POSTARCHIV

Digitalisiert von Google

ANNEX
LIBRARY
B
028082
HE
6991
P85+
v.7
1879

CORNELL
UNIVERSITY
LIBRARY

FROM

The Chas.H.Hull Estate

Digitized by Google

CORNELL UNIVERSITY LIBRARY
3 1924 057 375 127

Digitized by Google

Archiv für Post und Telegraphie.

Beihefte

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

Siebenter Jahrgang.

Berlin, 1879.
Gedruckt in der Reichsdruckerei.

I. 73.

Digitized by Google

1911.6132.

Digitized by Google

Inhalts-Verzeichniß.

I. Postwesen.*)

A. Weltpostverein.

Seite

*Einheitliche Farben für die Postfreimarken im Weltpostverkehr 132
Der neue Weltpostvertrag 137
Zum 1. April 1879 201

B. Einzel-Postverwaltungen.

1. Deutsches Reich.

*Vergleichende Uebersicht über den Postpäckereiverkehr während der Weihnachtszeit in den Jahren 1878 und 1877 26
*Aus dem Rapport des Postamts III in Friedrichsruh 101
Die früheren Briefportotaxen in Deutschland 179
*Verwendung inländischen Materials zu den Bauten der Post- und Telegraphenverwaltung ... 197
Der Etat der Reichs-Post- und Telegraphen-Verwaltung für das Jahr 1879/80 im Reichstage { I ..... 203 / II 233
Das neue Reichs-Post- und Telegraphengebäude in Emden 265
Der Weihnachts-Postverkehr des Jahres 1878 329
Statistik über den Postbetrieb in Deutschland (Deutsches Reichs-Postgebiet, Bayern und Württemberg) für die Jahre 1875, 1876 und 1877 395
Das bayerische Post- und Telegraphenwesen im Jahre 1877 457
Die Zeitungs-Preisliste der deutschen Reichs-Postverwaltung für das Jahr 1879 466
Die oberharzerische Post im Winter 506
*Das Postgrundstück in Wetzlar 517
Die Umwandlung der Postvorschüsse in Postnachnahmen 591
Das württembergische Postwesen im Jahre 1877/78 658
Neu-Erwerbungen des Museums der Reichs-Post- und Telegraphen-Verwaltung 665
*Die deutsche Post auf den Bergen 709
*Die Postanstalten in Westerland auf Sylt und in Borkum 710
Die Ergebnisse der Reichs-Post- und Telegraphen-Verwaltung während der Jahre 1876 bis 1878 { I ..... 713 / II 745
Die Einweihung des Post- und Telegraphen-Gebäudes in Stolp in Pommern 760

2. Belgien.

*Errichtung einer neuen Gattung von Postanstalten in Belgien 422
*Der Aufschwung des Post- und Telegraphenverkehrs in Belgien 770

3. England.

Die englische Post und Telegraphie im Jahre 1877/78 308
*Englische Postsparkassen 485. 739
Sir Rowland Hill † 521

4. Frankreich.

*Ermäßigung der französischen Einschreibgebühr 27
*Ministerium für Post und Telegraphie in Frankreich 133
*Einführung des Postauftragsverfahrens in Frankreich 294

*) Anmerkung. Die mit einem * bezeichneten Artikel sind »Kleine Mittheilungen«.

Digitized by Google

Seite

*Die Einnahmen der französischen Post- und Telegraphenverwaltung 386
*Einführung des Postauftragsverfahrens und des Vertriebes der Zeitungen durch die Post in Frankreich 644
Das Postgebäude in Paris 732

5. Italien.

Die italienischen Postsparkassen im Jahre 1877 1

6. Niederlande.

Das niederländische Postwesen im Jahre 1878 634

7. Norwegen.

*Das norwegische Postwesen im Jahre 1878 740

8. Schweden.

Das schwedische Postwesen im Jahre 1877 500

9. Schweiz.

Statistik der schweizerischen Postverwaltung für das Jahr 1877 535

10. Spanien.

Das Postwesen Spaniens { I 169
II 217

11. Außereuropäische Länder.

Das chinesische Postwesen 14
*Ueber die postalischen Verhältnisse in Tripolis 165
Das japanische Postwesen im Jahre 1877/78 267
Die Postverwaltung der Vereinigten Staaten von Amerika während des Jahres 1877/78 361
*Das Post- und Telegraphenwesen Peru's im Jahre 1877 547
*Bericht des General-Postmeisters der englischen Kolonie Hongkong für das Jahr 1878 612

C. Allgemeine Mittheilungen aus dem Gebiete des Postwesens.

*Einheitliche Farben für die Postfreimarken im Weltpostverkehr 132
Ein »Hellischer Postbot« 160
*Eine Judenpost 164
*Die Postillone als Friedensverkünder 228
*Das Reichspostamt zu Trier im Jahre 1775 260
*Briefboten aus älterer Zeit 261
Zur Geschichte des Postwesens in den braunschweig-lüneburgischen Landen 313
*Postberichte aus der Zeit des Heiligen Römischen Reiches 357
Zur Geschichte des Postwesens in Schlesien und den angrenzenden Landschaften 445
*Der geflügelte Postillon 454
Die oberharzerische Post im Winter 506
Sir Rowland Hill † 521
Ein Beitrag zur Geschichte der Postwerthzeichen 553
Die Umwandlung der Postvorschüsse in Postnachnahmen 591
Die Posten der Chalifen 617
Die Berliner Briefbestellung vor hundert Jahren 671
*Post-Almosenbüchsen 711
*Ein Flugblatt aus dem sechszehnten Jahrhundert 742

II. Telegraphie.

A. Technik und Betriebseinrichtungen.

*Gleichzeitige Benutzung der Leitungen zum Fernsprech- und Morsebetrieb 28
*Verminderung der Betriebsstörungen auf den Reichs-Telegraphenleitungen 101
Das Uhrenstellen und die Normaluhr bei dem Kaiserlichen Haupt-Telegraphenamt in Berlin. 105

Digitized by Google

Seite

* Der »Sounder« in England 134
Die Telegraphie und Elektro-Technik auf der Berliner Gewerbe-Ausstellung im Jahre 1879 . 425
* Ein neuer autographischer Apparat von Cowper 452
Das Haupt-Telegraphenamt in Berlin 489
Ueber die Veränderung der Konstanten der Meidingerschen Elemente 530
Der Fernsprecher als öffentliches Verkehrsmittel in Frankreich 637
* Verbessertes Galvanometer von Bramão 645
* Erweiterte Benutzung des Fernsprechers in Amerika 645
* Der Fernsprecher in England 675
Duplexsystem von W. Hadden 730
* Sicherung der Fernsprecher gegen Blitzschlag 741
Die Einweihung des Post- und Telegraphengebäudes in Stolp i. Pommern 760

B. Verwaltung.

Das russische Telegraphenwesen im Jahre 1876 7
* Ministerium für Post und Telegraphie in Frankreich 133
Die Ergebnisse der dänischen Telegraphenverwaltung im Jahre 1877 143
* Telegraphie in Neuseeland 164
* Telegraphen und Eisenbahnen in Central-Amerika 165
Telegraphische Verbindung zwischen England und Süd-Afrika 193
* Telegraphie in Central-Amerika 195
* Verwendung inländischen Materials zu den Bauten der Post- und Telegraphen-Verwaltung .. 197
Der Etat der Reichs-Post- und Telegraphen-Verwaltung für das Jahr 1879/80 im Reichstage I 203
Reichstage II 233
Das österreichische Telegraphenwesen im Jahre 1877 224
* Argentinische Telegraphen-Statistik für 1877 229
* Telegraphie in Victoria 260
Die Telegraphie in Japan im Finanzjahr 1876/77 271
* Der Worttarif bei der österreichischen Telegraphie 295
Die englische Post und Telegraphie im Jahre 1877/78 308
Das Telegraphenwesen in Griechenland 348
* Die Einnahmen der französischen Post- und Telegraphen-Verwaltung 386
* Neue Kabel zwischen Europa und Amerika 386
* Die indischen Staats-Telegraphenlinien im Jahre 1876/77 386
Das Telegraphenwesen in Italien 1876 und 1877 405
* Die Anfänge des Telegraphenwesens in England 486
* Spanische Telegraphenstatistik für 1877 547
* Das Post- und Telegraphenwesen Peru's im Jahre 1877 547
* Ueber die Telegraphie in England 1878/79 574
* Das Telegraphenwesen in Norwegen 575
* Neue atlantische Kabel 576
Die Ergebnisse der internationalen Telegraphenkonferenz in London I 649
II 724
* Jahresbericht über das englische Telegraphenwesen 674
* Eröffnung einer russisch-persischen Telegraphenlinie 675
* Der Aufschwung des Post- und Telegraphenverkehrs in Belgien 770
* Welttelegraphennetz 771

C. Allgemeine Mittheilungen aus dem Gebiete des Telegraphenwesens und der Elektrizität.

Fortschritt der elektrischen Beleuchtung 16
Die Abtheilung für Telegraphie im Museum der Reichs-Post- und Telegraphen-Verwaltung zu Berlin 73

Digitized by Google

Seite

Professor David Edwin Hughes ... 109
*Elektropyr und Elektrophar ... 133
*Der elektrische Bleistift von Bellet ... 134
*Parasiten an Seekabeln ... 164
Fortschritte und Uebertreibungen der elektrophonischen Erfindungen ... 189
*Lufttelegraphie ... 195
*Fernsprecher und Mikrophon im siebzehnten Jahrhundert ... 195
*Ueber die Anwendung des Fernsprechers im Eisenbahnbetriebe ... 228
Neuere Erfahrungen betreffs der elektrischen Beleuchtung ... 249
*Vervollständigung des unterseeischen Telegraphennetzes ... 259
Isolirte Telegraphenanlagen und ihr Anschluß an das Welttelegraphennetz ... 297
Der Telegraph im Feuer ... 347
*Anwendung des Heliographen in neuerer Zeit ... 359
*Schnelligkeit der Zeichengebung mittels des Typendruckapparates von Hughes ... 359
*Sir William Fothergill Cooke † ... 518
*Das elektrische Licht in der Schweiz ... 576
*Einfluß des Lichtes auf die elektromotorische Kraft Daniell'scher Elemente ... 577
Der Fernsprecher als öffentliches Verkehrsmittel in Frankreich ... 637
*Verbessertes Galvanometer von Bramão ... 645
*Erweiterte Benutzung des Fernsprechers in Amerika ... 645
*Der Fernsprecher in England ... 675
*Der Fernsprecher auf der Festung ... 740
*Sicherung der Fernsprecher gegen Blitzschlag ... 741
*Ueber die Temperatur des elektrischen Lichtes ... 773

III. Eisenbahnwesen.

Die Eisenbahnen in Britisch-Indien ... 33
*Telegraphen und Eisenbahnen in Central-Amerika ... 165
*Ueber die Anwendung des Fernsprechers im Eisenbahnbetriebe ... 228
Die Gotthardbahn ... 353
*Die Herstellung einer Eisenbahn von Algerien nach dem Sudan ... 487
Der Simplon-Tunnel ... 541
Eisenbahnverkehr in Berlin und Wien ... 571
*Weitere Ausdehnung des Eisenbahnnetzes in Württemberg ... 579
*Das Projekt der Sahara-Eisenbahn ... 579
Die Entstehung der Eisenbahnen ... 589
*Verwendung der Schlacke zum Bau von Eisenbahnen ... 615
*Vorschlag einer Schiffseisenbahn über die Landenge von Panama ... 646
*Die neue Eisenbahnbrücke über die Weichsel bei Graudenz ... 675
*Die höchsten Bahnen der Welt ... 675
*Eisenbahnen in Japan ... 676
*Anzahl der vorhandenen Lokomotiven ... 743
*Eisenbahn über den Isthmus von Tehuantepec ... 772

IV. Schifffahrt, Kanäle und sonstige Verkehrseinrichtungen.

Die Verkehrswege Brasiliens ... 19
Die Brücken und ihre Bedeutung für den Verkehr { I ... 79 / II ... 113
Der neue französische Ostkanal ... 131
*Sibirische Handelsschifffahrt ... 167
*Jahresbericht der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft für 1878 ... 262
*Straßenwagen und Velocipedes mit Dampfbetrieb ... 327
Die Post-Dampfschifferbindungen nach Südamerika und ihr Werth für die Entwickelung des überseeischen Handels ... 372
*Neue Fortbewegungsmittel für Pferde-Eisenbahnen ... 422

Digitized by Google

Seite

Der Straßenbau und seine Beziehungen zur Verkehrsgeschichte der Nordseemarschen 508
Der Simplon-Tunnel 541
*Ein neuer Verkehrsweg nach Central-Nordamerika 548
*Ein Wasserweg zwischen dem Kaspischen und dem Asowschen Meere 613
*Vorschlag einer Schiffseisenbahn über die Landenge von Panama 646
*Der Eiderkanal 647
*Die fünfte geneigte Ebene im Elbing-Oberländischen Kanal 647

V. Volkswirthschaftliches. Staatswissenschaften.

Die italienischen Postsparkassen im Jahre 1877 1
*Der Handelsverkehr zwischen Deutschland und Japan 70
Die Brücken und ihre Bedeutung für den Verkehr I 79
Die Brücken und ihre Bedeutung für den Verkehr II 113
Die geschichtliche Entwickelung des französischen Kolonialwesens 97
Die Postsparkassen und die ländliche Arbeiterbevölkerung 146
*Ein Beitrag zur Postsparkassen-Frage 194
*Ueber die Ausfuhr von Harzer Kanarienvögeln nach Amerika 230
Emdens Hochseefischerei I 252
Emdens Hochseefischerei II 273
Die Edelmetallproduktion der Erde 281
*Englische Postsparkassen 485. 739
Die Postdampfschiffverbindungen nach Südamerika und ihr Werth für die Entwickelung des überseeischen Handels 372
Die neue deutsche Gerichtsordnung 585
*Verwendung der Schlacke zum Bau von Eisenbahnen 615
*Verleihung der Korporationsrechte an die Post-Spar- und Vorschußvereine zu Straßburg i. E. und Metz 643
Erkenntniß des Königlichen Gerichtshofes zur Entscheidung der Kompetenzkonflikte 654
*Die Fortschritte der deutschen Lebensversicherungsanstalten im Jahre 1878 676
Ein Postprozeß aus dem 18. Jahrhundert 681
Der Schiffs- und Waarenverkehr Bremens im Jahre 1878 696
Die Postverbindungen, Handels- und Verkehrsbeziehungen zwischen dem Deutschen Reiche und den deutschen Konsulatsorten in außereuropäischen Ländern ..... (Ergänzungsheft).

VI. Geographie und Ethnographie.

Der See Mareotis und seine Trockenlegung 24
*Geographische Nachrichten für Welthandel und Volkswirthschaft 166. 773
*Eine neue englische Zeitschrift für Erdkunde 167
Die neuesten Erforschungen in Westafrika 283
Die asiatische Türkei 286
Cypern 319
Die Lüneburger Haide 383
Die Grafschaft Mansfeld 409
Die Nordenskiöld'sche Polar-Expedition 515
*Philadelphia und Chicago 519
*Zur Nordenskiöld'schen Polar-Expedition 549
*J. G. Bennett's Polar-Expedition 549. 679. 711
*Eine neue westaustralische Expedition 578
Major Serpa Pinto's Reise durch Südafrika 607
*Przewalski's Entdeckungsreisen in Central-Asien 679
Vineta, Julin, Jomsburg 689
*Die Registrande der geographisch-statistischen Abtheilung des Großen Generalstabes 741
*Die türkischen Besitzungen in Europa 772
*Gründung einer geographischen Gesellschaft in Japan 772

Digitized by Google

Seite

VII. Aufsätze und Notizen vermischten Inhalts.

Die Zeitball-Einrichtung in New-York ... 5
*Zu der Feier der goldenen Hochzeit unseres Kaiserpaares ... 26
Die Seismochronographen (System von Lasaulx) und das Erdbeben am 26. August 1878 ... 96
*Deutsche Sprachbriefe von Prof. Dr. D. Sanders ... 103
Die Fremdwörter in der deutschen Sprache und ihre Verdeutschung ... 148
Ein »Hellischer Postbote« ... 160
*Deutsche Zeitball-Einrichtungen ... 163
*Nordpolfahrt mit Luftballons ... 166
*Die Postillone als Friedensverkünder ... 228
*Ueber die Ausfuhr von Harzer Kanarienvögeln nach Amerika ... 230
*Anwendung des Heliographen in neuerer Zeit ... 359
Kundgebung zur Feier der goldenen Hochzeit des Deutschen Kaiserpaares seitens der Reichs-Post- und Telegraphenbeamten ... 393
*Schnellste Reise zwischen der Kapstadt und England ... 422
Der Phonograph ... 478
*Schnellste Reise über das Atlantische Meer ... 519
*Behandlung der Pferde ... 519
Betriebsergebnisse des Zeitballdienstes im Inlande und im Auslande ... 527
Vorgeschichtliche Bauwerke in Peru ... 544
*Flaschenpost ... 546
*Brieftauben an Bord eines Schiffes ... 547
*Der Aetna-Ausbruch vom Ende Mai 1879 ... 551
Die Botenanstalt des Reichs-Kammergerichts I ... 560
Die Botenanstalt des Reichs-Kammergerichts II ... 598
*Der Mordanfall auf den Postschaffner Tafel in Frankfurt am Main und die Verurtheilung der Verbrecher ... 574
*Preisfliegen junger Brieftauben ... 577
*Untergang des Ballon captif in Paris ... 578
Talauders Reisehandbuch ... 641
*Zeitball-Einrichtung auf Java ... 646
*Sprachsünden im amtlichen Schriftverkehr ... 677
*Aus dem Berichte über die Gemeindeverwaltung der Stadt Berlin in den Jahren 1861—1876 710
Rückblicke auf die Berliner Gewerbeausstellung ... 735
*Das zweithöchste Observatorium der Welt ... 771

VIII. Literatur des Verkehrswesens.

K. E. Zetzsche, Handbuch der elektrischen Telegraphie ... 31
*Revue des Postes et Télégraphes ... 103
Zeitschrift für angewandte Elektrizitätslehre mit besonderer Berücksichtigung der Telegraphie, des elektrischen Beleuchtungswesens, der Galvanoplastik und verwandter Zweige von Dr. Ph. Carl ... 135
*Geographische Nachrichten für Welthandel und Volkswirthschaft, Redakteur Dr. O. Kersten 166. 773
J. J. Baer, Chronik über Straßenbau und Straßenverkehr in dem Großherzogthum Baden. 197
*La lumière électrique ... 387
Erster Jahresbericht des Vereins für Erdkunde in Metz für 1878 ... 387
Der technische Telegraphendienst von O. Canter ... 455
Julius Otto Opel, die Anfänge der deutschen Zeitungspresse 1609—1650 ... 580

IX. Anschaffungen für die Büchersammlung

des General-Telegraphenamts ... 28

Digitized by Google

Archiv für Post und Telegraphie.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

№ 1. Berlin, Januar. 1879.

Inhalt: I. Aktenstücke und Aufsätze: 1. Die italienischen Postsparkassen im Jahre 1877. — 2. Die Zeitball-Einrichtung in New-York. — 3. Das russische Telegraphenwesen im Jahre 1876. — 4. Das chinesische Postwesen. — 5. Fortschritte der elektrischen Beleuchtung. — 6. Die Verkehrswege Brasiliens. — 7. Der See Mareotis und seine Trockenlegung.

II. Kleine Mittheilungen: Zu der Feier der goldenen Hochzeit unseres Kaiserpaars. — Vergleichende Uebersicht über den Postpäckereiverkehr während der Weihnachtszeit in den Jahren 1878 und 1877. — Ermäßigung der französischen Einschreibgebühr. — Gleichzeitige Benutzung der Leitungen zum Fernsprech- und Morsebetrieb.

III. Literatur des Verkehrswesens: Neue Anschaffungen für die Bibliothek des Kaiserlichen General-Telegraphenamts. — K. E. Zetzsche, Handbuch der elektrischen Telegraphie.

IV. Zeitschriften-Ueberschau.

I. Aktenstücke und Aufsätze.

1. Die italienischen Postsparkassen im Jahre 1877.

Der zweite Jahresbericht des italienischen General-Postdirektors über die Ergebnisse der Postsparkassen in Italien während des Jahres 1877 läßt bereits, trotz der in einigen Beziehungen noch zu wünschenden Fortschritte, erkennen, wie sehr die Stimmen im Recht gewesen sind, welche bei den langwierigen parlamentarischen Verhandlungen über die Errichtung des genannten Instituts dessen Bedeutung für den Volkswohlstand hervorgehoben haben.

Im Zusammenhalt mit den Ergebnissen des Jahres 1876, wie solche in dem Aufsatze über die Organisation der italienischen Postsparkassen in Nummer 3 des vorigjährigen Archivs für Post und Telegraphie mitgetheilt worden sind, hat die neue Einrichtung schon im zweiten Jahre ihres Bestehens den untrüglichen Beweis geliefert, daß sie den mit ihrer Begründung beabsichtigten Zweck vollständig zu erfüllen geeignet sei.

Namentlich verdient im Hinblick auf die in diesen Blättern schon mehrfach erwähnte Verschiedenheit in der wirthschaftlichen Lage der einzelnen Theile des König-

Digitized by Google

reichs Italien*) hervorgehoben zu werden, wie durch die Postsparkassen der Sparsinn der Bevölkerung gerade in den südlichen Gegenden Italiens, woselbst diese wirthschaftliche Tugend bis dahin ein beinahe unbekannter Begriff war, erschlossen und gefördert worden ist.

Ein Hauptantheil an dem erzielten Erfolge fällt der italienischen Postverwaltung zu, welche es verstanden hat, durch zweckentsprechende Maßnahmen dem neuen Institute das Gepräge des Volksthümlichen zu verleihen und seine Wirksamkeit ohne Benachtheiligung anderweiter Interessen zu heben.

Auch an den ursprünglichen Bestimmungen des Gesetzes über die Errichtung von Postsparkassen sind in diesem Sinne einige Aenderungen herbeigeführt worden. So ist auf Grund der gemachten Erfahrungen in Abänderung der Vorschrift im Art. 8 des Gesetzes, welche für die Rückzahlung von Sparbeträgen, je nach der Höhe der letzteren, Fristen von zehn bezw. zwanzig Tagen und zwei Monaten festsetzte, die neuere Bestimmung getroffen worden, daß diese Zahlungen ohne Rücksicht auf die Höhe des Betrages sofort geleistet werden müssen, sofern der Kasse die erforderlichen Geldmittel zur Verfügung stehen und die Auszahlung bei derjenigen Postanstalt verlangt wird, welche das dem vorgezeigten Sparkassenbuch entsprechende Conto führt. Eine Ausnahme tritt nur ein, wenn das Sparkassenbuch mit dem Conto nicht übereinstimmt, oder wenn Bedenken rechtlicher Natur der Auszahlung entgegenstehen.

Ferner ist die Vorschrift über den Zeitpunkt der Zinsenberechnung und den Verfall der Sparkassenbücher dahin abgeändert worden, daß die General-Postdirection auch im Laufe des Jahres die Zinsenberechnung für diejenigen Sparkassenbücher vornehmen kann, welche zurückgezogen werden sollen. Als verfallen sollen nur diejenigen Sparkassenbücher gelten, deren Inhaber ausdrücklich erklärt haben, daß sie keinen weiteren Gebrauch von denselben machen wollen. Die Rückzahlung des gesammten Einlagekapitals sowie der Zinsen bedingt dagegen den Verfall des Sparkassenbuches nicht.

Im vorliegenden Jahresbericht wird hierzu bemerkt, daß die italienische Postverwaltung es für wünschenswerth erachte, das Beispiel der Sparkasse in Liverpool nachzuahmen, welche eine Einziehung der einmal ertheilten Sparkassenbücher überhaupt nicht vornimmt, sondern das Buch nach erfolgter Rückzahlung aller in demselben gutgeschriebenen Beträge mit dem gestempelten Vermerk: »Conto geschlossen. Wenn Sie späterhin neue Einzahlungen bewirken wollen, wird Ihnen die Wiederbenutzung dieses Buches Zeitaufwand und Weiterungen ersparen« versieht und dem Inhaber zurückgiebt.

Dieses Verfahren, führt der Bericht weiter aus, sei schon deshalb für äußerst zweckmäßig zu erachten, weil Mancher, wenn ihm nur sein Sparkassenbuch gelegentlich wieder unter die Hände kommt, seiner früheren nützlichen Gewohnheit sich erinnert und, da besondere Schritte nicht erforderlich sind, die Einzahlungen wieder aufnimmt.

Sehr rasch ist die italienische Postverwaltung mit der gesetzlich ihrem Ermessen vorbehaltenen Einführung der Postsparkassen bei den einzelnen Postanstalten vorgegangen. Während am Schlusse des Jahres 1876 erst 1989 Postanstalten zur Vornahme der Postsparkassen-Geschäfte bestimmt waren, belief sich am Ende des Jahres

*) Vergl. Arch. f. Post und Telegraphie Jahrg. 1873 S. 69. Postarchiv Jahrg. 1874 S. 165; Jahrg. 1875 S. 204 ff.

Digitized by Google

1877 die Zahl der Postsparkassenstellen bereits auf 3109, so daß überhaupt nur 5 Postanstalten, bei welchen besondere Gründe vorlagen, von der neuen Einrichtung ausgenommen blieben, und zwar die Postämter in Mailand und Alessandria nebst drei kleineren, nur während eines Theiles des Jahres in Thätigkeit befindlichen Postanstalten.

Minder bereitwillig, wie die Postverwaltung in der Errichtung zahlreicher Postsparkassen-Annahme- und Auszahlungsstellen hat sich dagegen auch noch im Jahre 1877 die Bevölkerung in der Benutzung derselben gezeigt, denn von den vorhandenen 3109 Postsparkassen blieben 848, also mehr als der vierte Theil, ohne jeglichen Zuspruch. Immerhin zeigt sich in der Verhältnißzahl der unbenutzt gebliebenen Postsparkassen zu den überhaupt vorhandenen eine, wenn auch nicht sehr erhebliche Besserung im Jahr 1877 gegenüber dem Vorjahre; besonders sind aber wiederum die südlichen Provinzen in der Benutzung der Postsparkassen voraus. Während im ganzen Königreich durchschnittlich eine unbenutzt gebliebene Postsparkasse auf 3,66 bestehende entfällt, erhebt sich diese Verhältnißzahl in den neapolitanischen Provinzen auf 1 zu 4,57, in Sicilien auf 1 zu 4,26, während sie in Piemont nur 1 zu 3,67, in Sardinien 1 zu 2,12 ausmacht.

Sämmtliche vorhandenen Postsparkassen sind nur in den Kreisen Rovigo und Venedig benutzt worden, wogegen in den Kreisen Bergamo 25 Postsparkassen von 59, in Pavia 27 von 66, in Verona 10 von 23 unbenutzt blieben.

Im Ganzen hat sich das Verhältniß der ohne Thätigkeit gebliebenen Postsparkassen von 1 zu 3,17 im Jahre 1876 auf die oben erwähnte Zahl von 1 zu 3,66 im Jahre 1877 gehoben.

Verhältnißmäßig gute Fortschritte hat dagegen der Umfang der Geschäfte bei den einmal in Thätigkeit getretenen Postsparkassen gemacht.

Während am Schlusse des Jahres 1876 erst 61 350 Postsparkassenbücher ausgestellt worden waren, belief sich deren Zahl Ende 1877 bereits auf 119 669 Stück. Ferner waren im Jahre 1876 zusammen 141 736 Aus- und Einzahlungen, im Jahre 1877 dagegen 273 453 bewirkt worden.

Die Summe der Einzahlungen bei den Postsparkassen belief sich im Jahre 1877 auf 9 358 649 Lire, an Zinsen kamen zum Anfall 131 480 Lire. Unter Hinzurechnung der aus dem Jahre 1876 übergegangenen Sparkapitalien belief sich das Gesammtguthaben der Sparer auf 11 933 533 Lire. Zur Auszahlung gelangten im Laufe des Jahres 1877 an Sparkapitalien und Zinsen 5 458 786 Lire, es blieb mithin zu Gunsten der Sparer ein Gesammtkapital von 6 474 747 Lire. Von diesem Betrag entfallen allein auf die neapolitanischen Provinzen und Sicilien 2 065 277 Lire.

Von der den Inhabern der Postsparkassenbücher gesetzlich eingeräumten Befugniß, größere Sparbeträge in Staatsrententitel umwandeln zu lassen, wurde im Jahre 1877 in zusammen 713 Fällen Gebrauch gemacht. Die Umwandlungen erstreckten sich auf consolidirte 5 prozentige Staatsanleihe ..... mit 412 089 Lire,

»	3	»	» .... » 1760 »
Nationalanleihe			» 811 »
Einlagetitel der Depositen- und Darlehenskasse			» 5967 »

Im Ganzen wurden mithin von den bei den italienischen Postsparkassen angesammelten Beträgen 420 627 Lire in verzinsliche zum Kurswerthe angekaufte Staatspapiere umgewandelt.

Digitized by Google

Im Jahre 1876 belief sich die Umwandlung in Staatspapiere auf 184 104 Lire.

Die finanziellen Ergebnisse der Postsparkassen für die italienische Postverwaltung selbst haben sich im Jahre 1877 so erheblich gebessert, daß fast der ganze Mindererertrag des Jahres 1876 durch den schon im zweiten Jahre des Bestehens der neuen Einrichtung erzielten Ueberschuß Deckung gefunden hat.

Von der Postverwaltung sind seit dem Bestehen der Postsparkassen im Ganzen 6 430 500 Lire, darunter 2 380 500 Lire im Laufe des Jahres 1877, an Postsparkassen-Einlagen an die Depositen- und Darlehnskasse überwiesen worden.

Die von letzterer gewährte Zinsvergütung belief sich für das Jahr 1877 auf ..... 278 495 Lire.

Davon wurden:

a) den Inhabern der Sparkassenbücher baar ausgezahlt	5 668 Lire,	
b) denselben gutgeschrieben	125 812 »	
c) an Kapitalrentensteuer zur Staatskasse abgeführt	21 004 »	
Zusammen		152 484 »
Es verblieb mithin ein reiner Zinsüberschuß von		126 011 Lire.
Dazu traten:		
Gebühren für Erneuerung von Postsparkassenbüchern	27 Lire,	
Strafen für Versehen der betheiligten Postbeamten	47 »	
Gewinn beim Einkauf von Staatspapieren ...	476 »	
Zusammen		551 »
Demnach Gesammteinnahme		126 562 Lire.

Dagegen waren für Wahrnehmung des Sparkassenbetriebes aufzuwenden:

a) für das Personal der Centralstelle für die Postsparkassen ...	44 403 Lire,
b) antheilige Gebühren der Vorsteher bei den Postanstalten 2. Klasse	13 603 »
c) Amtsbedürfnisse, einschließlich der Kosten für Neuanschaffung von 100 000 Stück Postsparkassenbücher	40 377 »
Zusammen	88 383 Lire.

Bei einer Gesammteinnahme von ..... 126 562 »
und einer Gesammtausgabe von ..... 88 383 »
verblieb mithin für das Jahr 1877 ein reiner Ueberschuß von 38 179 Lire zu Gunsten der Postkasse, während im Jahre 1876 eine Mehrausgabe von 48 655 Lire zu decken gewesen war.

Die in dem Jahresberichte der italienischen Postverwaltung über die Ergebnisse der italienischen Postsparkassen für 1876 zum Ausdruck gebrachte Hoffnung, daß die neue Einrichtung, trotz der Anfangs nicht ermuthigenden Erfahrungen, im Laufe der Zeit auch die Mühe der Postverwaltung durch einen entsprechenden Ueberschuß lohnen werde, hat sich schon in kurzer Zeit erfüllt. Man darf der genannten Verwaltung zu der neuen Einnahmequelle um so mehr Glück wünschen, als damit zugleich dem Volke eine neue Quelle zur Verbesserung seiner wirthschaftlichen Lage aufgeschlossen worden ist.

Digitized by Google

2. Die Zeitball-Einrichtung in New-York*).

(Nach einem Artikel des Scientific American vom 30. November 1878.)

Wie spät ist's? so fragte man früher, und die Antwort nannte die Stunde, nie die Minute. Genaue Zeitbestimmer waren der großen Menge unbekannt; die Zeit wurde eher gerathen als bestimmt, und wenn man, nach der Zeit gefragt, sich nur innerhalb der jeweiligen Stunde hielt, war dem praktischen Bedürfniß schon Genüge gethan. Das alte Sprichwort: »Es ist so lange zehn Uhr bis es elf ist«, zeugt noch von der Sorglosigkeit unserer Voreltern in dieser Beziehung.

Als Washington's Sekretär eine wichtige Versammlung um eine halbe Stunde zu spät angesetzt hatte, und sich dadurch zu entschuldigen suchte, daß seine Uhr eine halbe Stunde nach ginge, antwortete ihm jener: »Sie werden sich eine neue Uhr anschaffen müssen, oder ich einen neuen Sekretär«, und diese Antwort beweist, daß die Zeit jenes Sprichwortes bereits vorbei war. Wäre die Uhr nur um eine Viertelstunde nachgegangen, so wäre die Entschuldigung vermuthlich angenommen worden.

Mit der größeren Vervollkommnung der Uhren, und dem immer allgemeiner werdenden Gebrauche, Uhren zu tragen, wurde das Bereich der vorkommenden Zeitverschiedenheiten bald auf fünf Minuten und noch weniger beschränkt, aber der Zeit erinnern sich wohl die Meisten noch, da Derjenige, welcher auf die Frage: »wie spät?« mit Minutenbestimmung antwortete, ausgelacht wurde, weil man annahm, daß er sich seiner Uhr, als etwas außergewöhnlich Feinen, rühmen wollte. Heutzutage ist es nichts Seltenes, Jemanden die Sekunde angeben und ihn dabei bemerken zu hören, daß seine Uhr 2 oder 3 Sekunden nach dem Zeitballe, oder irgend einer anderen bekannten Norm vor- oder nachgehe. Fern von dem Mittelpunkte unserer Handels- und Fabrikkreise mag ein derartiges Raffinement in der Zeitbestimmung unnütz erscheinen. Was macht eine Minute mehr oder weniger dem ruhigen Landmanne, dem Feldarbeiter aus? Viel gewiß nicht, aber der Reisende denkt nicht so, wenn er zu einem wichtigen Zuge eine Minute zu spät kommt; ebensowenig denkt so der Handelsherr, dessen Wechsel protestirt werden, weil sein Bote um eine Minute zu spät erscheint. Wo es sich um umfangreiche und verwickelte Geschäfte handelt, wie im Eisenbahndienst, gewinnt der Faktor Zeit eine vitale Bedeutung, und in dieser Hinsicht haben namentlich die Eisenbahnen ganz bedeutend zur Volksbildung beigetragen.

In der That verdankt der elektrische Zeitdienst seine Entstehung den Erfordernissen des Eisenbahndienstes. Die Sicherheit des Lebens und Eigenthums gebot, daß die Beamten jeder Bahn nicht nur zuverlässige Uhren hatten, sondern daß diese letzteren auch sämmtlich nach einer gemeinsamen Norm regulirt wurden. Die Entwickelungsgeschichte des elektrischen Zeitdienstes für Eisenbahnzwecke liegt jedoch nicht in dem Rahmen dieses Artikels, obgleich er wohl der Erwähnung werth wäre; unser Zweck ist vielmehr, die spezielle Anwendung dieses Dienstes in New-York zu beschreiben.

---

*) Ueber die englischen Zeitball-Einrichtungen vergl. Arch. f. P. u. T. Jahrg. 1876 S. 692 ff.

Desgl. über die deutschen Arch. f. P. u. T. Jahrg. 1877 S. 249 ff. und S. 268 ff.

Digitized by Google

Es ist des Zeitballs Erwähnung gethan. — Viele Leser mögen nicht wissen, daß die Normalzeit New-Yorks schon seit Monaten durch das Niederfallen eines Balles auf dem Gebäude der Western Union Telegraph Company, Ecke Broadway- und Deystraße, genau zur Mittagszeit jedes Tages bestimmt wird, und Wenige von denen, welche sich des dargebotenen Mittels, ihre Uhren zu reguliren, bedienen, kennen den Mechanismus, durch welchen der Ball in dem richtigen Augenblicke durch einen Telegraphisten im National-Observatorium zu Washington, 240 englische Meilen entfernt, ausgelöst wird.

Der Ball hat das Aussehen einer ziemlich ausgebauchten Tonne ohne Deckel und Boden, und bewegt sich an einer eisernen Stange auf und nieder, welche auf der Platform eines Thurmes des genannten Gebäudes aufgestellt ist. Der Ball besteht (unter Beibehaltung des Gleichnisses) aus zwölf dünnen Kupferblech-Dauben. In dieser Konstruktion bietet er beim Niederfallen dem Winde und der Luft überhaupt den denkbar geringsten Widerstand dar. Innerhalb des Balles sind sechs oben verschlossene Cylinder angebracht, welche an der unteren Peripherie des Balles herausstehen.

Der aufgezogene Ball ist von der Straßenfläche 315 Fuß entfernt. Er fällt 23 Fuß, und wird von sechs am Fuße der Stange befindlichen Kolben aufgefangen, welche mit den oben erwähnten sechs Cylindern des Balles korrespondiren, und somit gewissermaßen als ebensoviele Luftkissen wirken, um die Herabbewegung des Balles ohne Erschütterung aufzuhalten.

Fünf Minuten vor zwölf Uhr wird der Ball bis nahe an das obere Ende der Stange hinaufgezogen. Dies geschieht mittels einer Rolle, die sich im Stationszimmer befindet. Das Seil derselben, an dessen Ende der Ball befestigt ist, geht in einer hölzernen Verkleidung bis zur Platform des Thurmes, von da weiter durch die Luft parallel mit der Stange bis in gleiche Höhe mit dem Ende derselben, und läuft dort über einen Rollkloben, welcher mit dem Ende der Stange verbunden ist. Zwei Minuten vor Zwölf wird von Washington das Signal: »Alles fertig« gegeben; hierauf wird der Ball bis an das Ende der Stange gehißt und die Kurbel der Rolle abgenommen. Der Ball wird jetzt nur noch durch einen Hebel gehalten, dessen eines Ende in das Zahnrad der Rolle greift, und dessen anderes in dem Einschnitte eines kleinen Ständers festliegt. Dieser letztere ist an dem Anker eines Elektromagneten befestigt, welcher mit dem National-Observatorium zu Washington in telegraphischer Verbindung steht. Mit dem Schlage zwölf — New-Yorker Zeit — schließt der diensthabende Beamte in Washington den Stromkreis, der Anker wird angezogen, der Hebel ausgelöst, und der Ball fällt. In dem Moment, in dem der Ball am Fuße der Stange anlangt, erfolgt automatisch Mittheilung des Ereignisses auf elektrischem Wege nach Washington.

Da der Ball, wenn aufgezogen, sich in einer ziemlich bedeutenden Höhe befindet, ist er auf viele Meilen in der Runde sichtbar, und mittel- oder unmittelbar werden durch diesen Umstand die Uhren von etwa zwei Millionen Menschen abgehalten, von der richtigen Zeit abzuweichen.

Der Erfinder des Balles und des auslösenden Apparats ist Mr. Geo. M. Phelps, Chef der Western Union Telegraphen-Bauanstalt. Der Dienst, welcher auf diese Weise von der Western Union Telegraph Company dem Gemeinwohle geleistet wird, ist völlig kostenfrei und bietet nicht nur ein erfreuliches Bild des Gemeinsinnes der

Digitized by Google

großen kaufmännischen Körperschaften Nordamerikas, sondern auch ein schlagendes Beispiel für die großartigen Wohlthaten, welche die Nutzbarmachung der Wissenschaft mittelbar dem Leben der Jetztzeit, ohne Kosten für die Empfänger gewährt.

Aber wir sind noch nicht zu Ende mit dem Zeitdienst. Um die Wohlthat des Zeitballs auszunutzen, müssen sehr viele Leute auf sein Niederfallen warten; das erfordert Zeit, und Zeit ist Geld. Es ist billiger, einen Mann anzustellen, der die Zeit für Alle regulirt, und demgemäß hat Mr. J. Hamblet einen beständigen Zeitdienst eingerichtet, mittels dessen die Uhren stets unter der elektrischen Kontrole eines Central-Regulators (Normaluhr) stehen, welcher mit der Uhr des National-Observatoriums gleichgehend gehalten wird, wobei natürlich der durch die geographische Lage bedingte Unterschied in Betracht gezogen werden muß.

Dieser Central-Regulator befindet sich in dem Gebäude der Western Union Telegraph Company, und ist so konstruirt, daß er mit einer Genauigkeit geht, wie solche überhaupt nur erzielt werden kann. Dazu kommt, daß derselbe täglich mit der Uhr des National-Observatoriums zu Washington verglichen wird. Außerdem werden auch noch die Zeitbeobachtungen in Rechnung gezogen, welche auf den Observatorien zu Allegheny Pa., und Cambridge Mass., mit denen er in telegraphischer Verbindung steht, gemacht werden. Man darf allerdings hieraus nicht folgern, daß der in Rede stehende Regulator mit irgend einer der Observatoriums-Uhren vollständig übereinstimmt; das ist eine mechanische Unmöglichkeit. Aber die Verschiedenheit hält sich innerhalb einiger weniger Hunderttheile einer Sekunde.

Es erübrigt nun nur noch, die so erhaltene genaue Zeit den Abonnenten mitzutheilen, und dies geschieht mittels elektrischer Verbindung der betreffenden Uhren mit dem Regulator. Diese Kontroluhr ist von E. Howard u. Co. in Boston nach Angabe von Mr. Hamblet hergestellt.

Die praktischen Vortheile dieses permanenten zuverlässigen Zeitdienstes auseinanderzusetzen, bedarf keiner Worte für den, der an kommerziellen oder industriellen Unternehmungen betheiligt ist. Wie viele Unzuträglichkeiten sind nicht schon im gesellschaftlichen und im geschäftlichen Verkehr in Folge unrichtig gehender Uhren entstanden! Wo Tausende beschäftigt sind, repräsentiren Verzögerungen von nicht mehr als einer Minute den Verlust von Stunden, Tagen, ja ganzen Monaten individueller Arbeit. In einer Fabrik, die nur 300 Mann beschäftigt, bedeutet der Verlust einer Minute beim Anfangen und Aufhören der Arbeit den Verlust der Tagesarbeit eines Mannes.

---

3. Das russische Telegraphenwesen im Jahre 1876.

Der russischen Revue (Heft 5 für 1878) entnehmen wir folgende Nachrichten über die Entwickelung des russischen Telegraphenwesens im Jahre 1876 *).

*) Das russische Telegraphenwesen im Jahre 1875 s. Nr. 1 des »Archiv für Post und Telegraphie«, Jahrgang 1878.

Digitized by Google

An Staatstelegraphen wurden	Linienlänge. Werst.	Drahtlänge. Werst.
a) neu erbaut an den Poststraßen bz. an Stangen der Eisenbahn 25 Linien mit	3 013¾	3 564
b) vervollständigt 12 Linien mit	—	3 231¼
c) überführt:		
5 Linien auf neu angelegte Poststraßen mit	295¼	446¾
von 5 Poststraßen auf Eisenbahnen mit	655½	2 049½
d) erbaut für militärische Bedürfnisse 8 Linien mit	134½	199
Im Ganzen neu erbaut	4 099	9 490½
Dagegen wurden 15 Linien mit	1 125½	2 793
behufs ihrer Ueberführung in neue Richtung aufgehoben, so daß im Jahre 1876 im Ganzen	2 973¼	6 697¼
hinzukamen, und Rußland am 1. Januar 1877 an Staatstelegraphen	64 260½	124 997
besaß.		

An Staatstelegraphen-Stationen wurden 71 neu eröffnet, 5 aufgehoben; es kamen also 66 Stationen hinzu, so daß am 1. Januar 1877 im Ganzen 844 Staatstelegraphen-Anstalten vorhanden waren.

Von diesen dienten zur Aufnahme von Depeschen	839
zur Kontrole und Aufsicht, ohne Annahme von Depeschen	5
	844
Im Laufe des ganzen Jahres waren:	
beständig geöffnet	801
zeitweise: während der Anwesenheit von Allerhöchsten Personen	13
während der Dauer der Badesaison, Jahrmärkte u. s. w.	30
	844
Nach Art der Korrespondenz geordnet, kamen auf:	
inländische und internationale Korrespondenzen	512
nur inländische	324
Semaphoren	3
Kontrolstationen ohne Annahme von Depeschen	5
	844
Nach der Empfangszeit geordnet, waren geöffnet:	
Tag und Nacht	147
bis Mitternacht	29
nur des Tages	284
mit beschränkter Annahmezeit	376
Semaphoren	3
Kontrolstationen	5
	844

Am 1. Januar 1877 waren außerdem 120 Postkomtoire zur Depeschenbeförderung ermächtigt.

Digitized by Google

An Apparaten waren am 1. Januar 1876 auf den Staatstelegraphen in Thätigkeit ..... 1777 Morse, 100 Hughes mit 55 652 Elementen.
Im Jahre 1876 kamen hinzu 159 » — » » 4501 »
so daß am 1. Januar 1877
im Ganzen ..... 1936 Morse, 100 Hughes mit 60 153 Elementen vorhanden waren.

Der gesammte Personalbestand betrug am 1. Januar 1877: 7353 Personen und hatte sich gegen das Vorjahr um 562 Personen, d. i. um 8,3 pCt. vermehrt. Von den 7353 Personen waren angestellt: bei den Verwaltungsbehörden 192, bei den Stationen 7161. Von den bei den Stationen angestellten 7161 Personen waren: 640 Stationsvorsteher, 3407 Telegraphisten, 620 Telegraphistinnen, 143 Mechaniker, 9 Leiter der technischen Arbeiten, 662 Aufseher, 1680 Boten und Diener.

Der Depeschenverkehr des Jahres 1876 gestaltet sich, im Vergleich mit dem Vorjahre, folgendermaßen:

Inländische Korrespondenz.	1875.	1876.	Zuwachs im Jahre 1876. Stück.	Prozent.
Aufgegebene bezahlte Telegramme .	3 237 935	3 568 528	330 593	10,2
aufgegebene frei beförderte Telegramme	240 200	283 472	43 272	18
zusammen.....	3 478 135	3 852 000	373 865	10,7
Ausländische Korrespondenz.				
1. Aus Rußland abgesandte bezahlte Telegramme	314 014	327 454	13 440	4,2
aus Rußland abgesandte frei beförderte Telegramme	8 467	9 109	642	7,6
Summe.....	322 481	336 563	14 082	4,3
2. In Rußland eingetroffene bezahlte Telegramme	306 767	324 860	18 093	5,9
frei beförderte Telegramme..	12,006	12,069	63	0,52
Summe.....	318 773	336 929	18 156	5,7
Abgegangene und eingetroffene ausländische Telegramme zusammen.....	641 254	673 492	32 238	5
3. Transit-Telegramme	59 927	74 412	14 485	24,2
zusammen: Telegramme im internationalen Verkehr.....	701 181	747 904	46 723	6,6
Summe aller beförderten Telegramme	4 179 316	4 599 904	420 588	10

Digitized by Google

Von der gesammten telegraphischen Korrespondenz entfielen:

	1875.	1876.
auf die inländische Korrespondenz	77,5	78,8
» » internationale Korrespondenz	16,3	14,4
» » frei beförderte Korrespondenz	6,2	6,8

Von der Gesammtsumme der im Jahre 1876 aufgegebenen bezahlten inländischen Telegramme waren:

	Telegramme	oder Prozent
chiffrirte	1 702	0,05
mit Weiterbeförderung durch die Post	12 238	0,35
mit Weiterbeförderung » Expressen	27 639	0,78
mit Weiterbeförderung » Estafette	16 930	0,48
mit bezahlter Antwort	263 649	7,39
mit Empfangsanzeige	1 238	0,04
mit mehreren Adressen	36 922	1,04
Station restante adressirt	1 141	0,03
semaphorische	89	0,002
Von den ausländischen Telegrammen waren:		
chiffrirte	1 393	0,42
mit Weiterbeförderung durch die Post	26	0,008
mit Weiterbeförderung » Expressen	6	0,002
mit Weiterbeförderung » Estafette	2	0,0006
mit bezahlter Antwort	13 741	4,19
mit Empfangsanzeige	107	0,03
mit mehreren Adressen	2 112	0,65
Station restante adressirt	2	0,0006

Nach der Anzahl der bezahlten Worte waren:

	bei der inländischen Korrespondenz		bei der ausländischen Korrespondenz	
	Stück.	Prozent.	Stück.	Prozent.
Telegramme von 20 Worten und weniger	2 988 392	83,75	264 148	80,68
» » 21 bis 30 Worten	373 436	10,46	40 022	12,18
» » 31 » 40 »	138 499	3,86	14 420	4,42
» » 41 » 50 »	33 446	0,94	4 027	1,24
» » über 50 »	34 755	0,99	4 837	1,48
	3 568 528	100,00	327 454	100,00

Digitized by Google

Der internationale Depeschenverkehr hat sich gegen das Vorjahr um 5 Prozent gesteigert; es wurden nämlich gewechselt:

mit	1875.	1876.	1876 mehr oder weniger als 1875.
Deutschland	202 751	216 081	+ 13 350
Großbritannien	113 007	117 591	+ 4 584
Frankreich	74 677	75 481	+ 804
Oesterreich-Ungarn	73 380	74 185	+ 805
Schweden	27 995	26 799	— 1 196
Niederland	22 907	24 063	+ 1 156
Italien	22 769	22 234	— 535
Belgien	16 769	18 047	+ 1 278
Türkei (europäische)	12 047	13 767	+ 1 720
Rumänien	10 457	9 673	— 784
Norwegen	10 058	10 710	+ 652
Schweiz	9 583	9 023	— 560
Dänemark	9 070	10 146	+ 1 076
Griechenland	2 305	2 994	+ 689
Malta	1 293	971	— 322
Spanien	1 247	2 187	+ 940
Portugal	744	624	— 120
Serbien	374	6 874	+ 6 500
Montenegro	35	47	+ 12
Außereuropäischen Ländern	9 313	10 817	+ 1 504
Summe	620 781	652 314	+ 31 533

Von dem internationalen Depeschenverkehr Rußlands entfielen hiernach auf:

	1875.	1876.
Deutschland	32,8 Prozent	31,1 Prozent,
Großbritannien	18,3 »	18,0 »
Frankreich	12,7 »	11,5 »
Oesterreich-Ungarn	11,9 »	11,4 »
die anderen Staaten	24,3 »	28,0 »

Der telegraphische Transitverkehr weist im Jahre 1876 die Summe von 74 412 beförderten Telegrammen auf, d. h. 14 485 Telegramme oder 24,2 Prozent mehr als im Jahre 1875.

Was den Verkehr der einzelnen Stationen betrifft, so waren während des Jahres 1876 deren 37, bei welchen mehr als 15 000 Depeschen aufgegeben wurden, und unter diesen 14, welche die Höhe von mehr als 30 000 Depeschen erreichten. Auf den bedeutendsten Stationen betrug die Zahl der Depeschen:

	aufgegeben:	im Ganzen:
in St. Petersburg	558 058	2 429 043
» Moskau	371 242	1 873 583

Digitized by Google

	aufgegeben:	im Ganzen:
in Warschau	104 412	880 373
» Odessa	101 433	511 135
» Kiew	79 229	526 023
» Nischni-Nowgorod	74 391	278 169
» Riga	66 709	284 651

Im Ganzen wurden auf den betreffenden 37 Stationen aufgegeben 2 147 325 und gewechselt 11 696 505 Depeschen, während auf den übrigen 807 Stationen des russischen Reiches im Jahre 1876 1 748 657 Depeschen aufgegeben und 8 550 476 überhaupt gewechselt wurden. Mithin konzentrirten sich in den 37 Stationen vom gesammten Depeschenverkehr Rußlands:

von aufgegebenen Depeschen ..... 55,2 Prozent,
von den überhaupt gewechselten ..... 57,7 » ,

so daß dieselben mehr als die Hälfte der gesammten Telegraphenthätigkeit besorgten.

Im Durchschnitt beförderte jeder der vorhandenen Apparate im Jahre 1876 9945 Depeschen gegen 9665 im Vorjahre, was demnach für einen Apparat eine um 280 Depeschen gesteigerte Thätigkeit ergiebt.

Auf die verschiedenen Monate des Jahres vertheilten sich die aufgegebenen Depeschen, wie folgt:

	inländ. Depeschen.	ausländ. Depeschen.
Mai	339 211	33 354
April	335 332	32 636
August	331 922	31 729
Januar	331 674	30 867
September	329 442	30 802
Dezember	322 746	27 662
Juni	321 506	26 482
Juli	319 398	26 268
März	311 834	25 860
November	307 773	24 925
Oktober	303 464	23 182
Februar	297 698	22 796
zusammen	3 852 000	336 563

In St. Petersburg waren im Jahre 1876 einschließlich der Centralstation 32, in Moskau einschließlich der Centralstation 34 Telegraphenanstalten in Thätigkeit.

Die Einnahmen der Telegraphenverwaltung betrugen im Jahre 1876 5 661 154 Rubel gegen 4 927 140 Rubel im Jahre 1875, weisen mithin eine Steigerung von 734 014 Rubeln oder 14,9 Prozent auf. Diese Brutto-Einnahme vertheilt sich folgendermaßen:

	1875.	1876.	Zuwachs.
Einnahmen vom inneren und internationalen Verkehr	4 863 306	5 590 119	+ 14,9 pCt.
Verschiedene Einnahmen	63 834	71 035	+ 11,3 »
zusammen	4 927 140	5 661 154	+ 14,9 pCt.

Digitized by Google

Die Ausgaben dagegen beliefen sich im Jahre 1876 auf 4 500 505 Rubel gegen 4 094 670 Rubel im Jahre 1875, mithin auf 405 835 Rubel oder 9,9 Prozent mehr. Von den Ausgaben entfielen auf:

	1875. Rubel.	1876. Rubel.
Unterhalt des Personalbestandes	2 631 707	2 783 925
Miethe der Stationslokale, Heizung und Beleuchtung derselben	389 085	432 094
Unterhaltung der Linien, Batterien und Apparate	764 936	921 336
Depeschen-Formulare und Versendung derselben	146 563	179 338
Kanzlei-Ausgaben	35 344	40 708
Gelder zu Dienstreisen, Diäten und anderen Extraausgaben	116 353	136 471
Herausgabe von Telegraphen-Tarifen und Karten	10 682	6 633
	4 094 670	4 500 505
Mithin betrug der Ueberschuß	832 470	1 160 649,

d. h. 1876 328 179 Rubel mehr als 1875.

Vertheilt man die Summe der Brutto-Einnahme (5 590 119) auf die Zahl der beförderten bezahlten Telegramme (3 895 982), so ergiebt sich eine durchschnittliche Einnahme von 1 Rubel 43 Kopeken für jede beförderte bezahlte Depesche.

Die Summe der Ausgaben (4 500 505) auf dieselbe Zahl der beförderten Depeschen vertheilt ergiebt 1 Rubel 15 Kopeken als Durchschnittskosten für jede beförderte bezahlte Depesche.

Jedes Telegramm hat mithin einen Reinertrag von 28 Kopeken gehabt.

Reklamationen und Klagen wegen Verstümmelung, verzögerter oder unterlassener Beförderung von Depeschen liefen im Jahre 1876 ein:

in Bezug auf die inländische Korrespondenz	173,
in Bezug auf die ausländische Korrespondenz	211,
zusammen	384.

Von diesen Klagen wurden begründet gefunden: in Bezug auf die inländische Korrespondenz 115, auf die ausländische 139, zusammen 254. Für die erstgenannten 115 Beschwerden wurde den Reklamanten die Summe von 149 Rubeln 20 Kopeken zurückgezahlt, für die anderen 139 kamen auf Rechnung

Rußlands	4 774 Frs. 27 Cts.,
anderer Staaten	188 » 50 »
Summe	4 962 Frs. 77 Cts.

An Eisenbahn- und Privat-Telegraphen kamen im Jahre 1876 8 Linien mit 652 Werst Linienlänge, 1304 Werst Drahtlänge und 130 Stationen hinzu.

Digitized by Google

	Linien-längen. Werst.	Draht-längen. Werst.	Mit Stationen.
Es erstreckten sich die Eisenbahn-Telegraphen am 1. Januar 1877 im Ganzen auf ...	16 849¾	36 800¼	1 126
Die Anglo-indische Telegraphenlinie blieb unverändert und besaß am 1. Januar 1877	3 407	7 290	53
Von der großen nordischen Telegraphen-Gesellschaft wurde ein Kabel gelegt von der finnischen Küste nach der Insel Aland	92¾	92¾	—
Die Telegraphen der übrigen Gesellschaften blieben unverändert und beliefen sich auf	368¾	378¾	53
Polizei- und Militärtelegraphen umfaßten ..	350¼	350¼	90
zusammen.....	21 068½	44 912	1 322
so daß unter Hinzurechnung der auf die Staatstelegraphen entfallenden	64 260½	124 927	844
das gesammte Telegraphennetz des russischen Reiches am 1. Januar 1877..... umfaßte.	85 329	169 909	2 166

4. Das chinesische Postwesen.

In den ersten Heften des Jahrganges 1878 des Post- und Telegraphenarchivs ist eine Darstellung der chinesischen Posteinrichtungen enthalten, in welcher der Verfasser die Ergebnisse eingehenden Quellenstudiums rein sachlich niedergelegt hat.

Als Gegenstück zu dieser Darstellung eines deutschen Konsularbeamten in China wird die nachstehende mehr persönlichen Eindrücken folgende Schilderung nicht unwillkommen sein, welche wir einem vor kurzem erschienenen Buche eines englischen Konsularbeamten H. A. Giles über chinesische Zustände entnehmen*). Diese Schilderung liefert auch insofern eine Ergänzung des in diesen Blättern veröffentlichten, die Staats-Posteinrichtungen der Chinesen behandelnden Aufsatzes, als sie die zur Besorgung der Privatkorrespondenz bestehenden Einrichtungen beschreibt.

Ueber diese läßt sich Herr Giles folgendermaßen aus:

Viele Ausländer in China haben von dem Vorhandensein einer einheimischen Post keine Ahnung, und die Wenigen, welche von einem solchen Institute gehört haben, wissen nichts von der verhältnißmäßigen Sicherheit und Schnelligkeit, mit der selbst ein werthvoller Brief von einem Ende des Reiches zum andern geschickt werden kann. Die Depeschen der Regierung werden nach ihren Bestimmungsorten durch besonders zu diesem Zweck angestellte Leute befördert, welche unter der Aufsicht des Kriegsministeriums in Peking stehen. Sie reiten von einer Station zur andern trotz ihrer traurigen abgemagerten Mähren mit ziemlicher Schnelligkeit, und wichtige

*) Chinesische Skizzen von Herbert A. Giles, englischer Konsularbeamter in China. Ins Deutsche übertragen von W. Schlösser. Berlin 1878. J. A. Wohlgemuths Verlagsbuchhandlung.

Digitized by Google

Dokumente werden so auf große Entfernungen täglich fünfundvierzig deutsche Meilen weit befördert. Das Publikum ist von der Benutzung dieses Verkehrsmittels ausgeschlossen, hat aber, durch die Bedürfnisse des Handels dazu geführt, für sich einen eigenen Postdienst eingerichtet.

In jeder chinesischen Stadt von einiger Größe befinden sich sicherlich einige Postämter, von denen jedes einer oder mehreren Provinzen vorsteht, nach und von denen es Briefe und kleine Packete befördert. Die Sicherheit aller ihnen anvertrauten Gegenstände wird garantirt und der Werth ersetzt, wenn sie verloren gehen; gleichzeitig muß der Inhalt aller Packete bei der Aufgabestelle deklarirt werden, damit ein entsprechendes Porto für ihre Beförderung erhoben werden kann. Die Briefträger gehen hauptsächlich zu Fuß, benutzen aber auch manchmal Esel, welche man überall auf den großen Verkehrsstraßen Chinas findet, und welche mit unfehlbarer Sicherheit von einer Station zur anderen laufen. Trotzdem diese Esel nur von dem Miether begleitet sind, braucht man doch nicht zu fürchten, daß sie gestohlen würden, denn ein Reisender, der sie von ihrem gewohnten Wege abbringen oder der zwei Stationen ohne Aufenthalt zurücklegen wollte, müßte sie mit Gewalt fortschleppen. Mit achtzig bis neunzig Pfund Postgepäck trotten diese Männer eine Meile in der Stunde, bis sie an ihrem Bestimmungsort angelangt sind, händigen hier den Pack einem frischen Mann ein, welcher, gleichviel, ob Tag ob Nacht, ob schlechtes oder gutes Wetter, aufbricht, bis auch er sich seiner Verantwortlichkeit entledigt und den Pack einem dritten Mann eingehändigt hat. Um sich vor früher Arbeitsunfähigkeit zu schützen, machen sie sich zur Regel, nie eine volle Mahlzeit einzunehmen, sie essen sich, wie der Chinese sagt, zu sechs bis sieben Zehnteln voll und nehmen so oft Speise zu sich, als sie Hunger verspüren. Sie rekrutiren aus den stärksten und gesündesten Männern der arbeitenden Klasse, und es ist für einen chinesischen Briefträger vor Allem unerläßlich, daß er sich nicht durch irgend einen gespenstischen Feind, wie Hexen oder Teufel, in Furcht jagen läßt. In dieser Hinsicht muß die Festigkeit seiner Nerven erprobt sein, ehe man ihm ein Postpacket anvertrauen kann, denn ein ordentlicher Chinese hat eine so instinktive Furcht vor Nacht und Dunkelheit, daß das geringste Geräusch am Wege ihn veranlassen würde, den Sack abzuwerfen und davon zu laufen, als ob alle Geister der Finsterniß zusammen und in demselben Augenblick auf ihn losgelassen wären.

Der Portosatz ist sehr gering. Ein Brief von Peking nach Hankou — circa hundertundfünfzig Meilen Luftlinie — kostet nur acht Cents oder vierzig Pfennig. Etwa dreißig Prozent des Portos trägt der Absender, um die Post vor Betrug und Verlust zu sichern; der Ueberschuß kann von dem Adressaten wieder erhoben werden. Diese Postämter werden von den Kaufleuten bei ihren Handelsgeschäften viel gebraucht, und Wechsel werden stets so verschickt. Solche Dokumente, sowie kleine Packete chinesischen Feinsilbers bilden eine ziemlich werthvolle Last und würden oft den Wegelagerern zur Beute fallen, welche viele Provinzen unsicher machen, wenn nicht die meisten Geschäfte diesen Eventualitäten durch Zahlung einer bestimmten Summe vorbeugten, welche regelmäßig dem Häuptling der Bande eingehändigt wird. Für diesen Sold verpflichten sich die Räuber des Distrikts, nicht nur sich selbst der Plünderung zu enthalten, sondern auch Andere daran zu hindern. Dabei stehen sich besonders die Ortsbehörden ganz vorzüglich, denn sie verfielen in Strafe, wenn es bekannt würde, daß ihr Regiment zu schwach und ihr Beispiel nutzlos wäre, den Distrikt von den Brandschatzungen der Diebe und Wegelagerer frei zu halten. Auch

Digitized by Google

große Firmen, welche zwischen bestimmten Stationen an Reisende Wagen vermiethen, pflegen nicht selten mit diesen Briganten der Nachbarschaft zur Sicherheit ihrer Kunden einen Vertrag abzuschließen. An manchen Orten lassen die Militärbehörden Reisende, welche die Gasthäuser vor Tagesanbruch verlassen, von Soldaten geleiten, bis der Tag sie vor den Gefahren eines plötzlichen Angriffes sicherstellt. An anderen Orten hat man wieder Trupps gut eingeübter Männer, welche sich in Gesellschaften von drei bis fünf vermiethen, um einen Wagenzug mit seinem Dutzend Passagieren über solche gefährliche Stellen der Gegend zu führen, wo Straßenräuber nach unachtsamen Reisenden auf der Lauer liegen. Die Eskorte besteht nur aus dieser geringen Zahl, denn jeder dieser Männer soll fünf bis sechs Räubern nicht nur an Stärke, sondern auch an Gewandtheit, Uebung und Gebrauch des Schwerts gleichkommen. Um sich an den Kampf mit einer großen Anzahl zu gewöhnen und sich die nöthige Geschicklichkeit im Fechten gegen gleichzeitige Angriffe von Mehreren zu verschaffen, verfahren diese Leute auf folgende merkwürdige Weise: In einer hohen Scheuer hängen an langen Tauen von dem Dache herab schwere Säcke mit Sand, in deren Mitte sich der Uebende aufstellt. Er giebt dem ersten Sack mit der Faust einen tüchtigen Schlag und treibt ihn eine Strecke weit von sich, dann dem zweiten, dritten, und so fort, bis alle in allen möglichen Richtungen um ihn herschwingen. Hat er zwei oder drei fortgestoßen, so muß er auf die Rückkehr des ersten achten und manchmal werden von entgegengesetzten Seiten zwei zugleich auf ihn fallen. Seine Aufgabe besteht deshalb darin, die ganze Schaar in Schwingung zu erhalten, ohne sich jemals von einem berühren zu lassen; mißlingt ihm dies, so kann er sich noch nicht erbieten, einen Reisenden über eine einsame Ebene zu geleiten, und nebenbei wird ihn der unbarmherzige Sandsack Hals über Kopf zu Boden werfen.

---

5. Fortschritte der elektrischen Beleuchtung.

In der vorigjährigen Nummer 21 dieses Blattes ist erwähnt worden, daß, um die Verwendbarkeit des elektrischen Lichtes im Eisenbahnverkehr darzuthun, auf der Kaiser Ferdinand-Nordbahn mittels eines eigens zu diesem Zwecke eingerichteten Wagens eingehende, von bestem Erfolge begleitete Versuche angestellt worden seien. Zu diesen Versuchen wurde, nach einer Mittheilung der Oesterreichischen Eisenbahnzeitung, ein gewöhnlicher gedeckter Güterwagen gewählt, welcher als Motor eine kleine stehende Dampfmaschine, eine magnetro-elektrische Lichtmaschine, sowie eine elektrische Lampe nebst allen jenen Nebeneinrichtungen enthält, die es ermöglichen, von diesem Wagen aus nicht nur die Beleuchtung entfernter Gegenstände während der Fahrt, sondern auch die Erleuchtung von Stations- oder Ladeplätzen, Arbeitsstellen u. s. w. vorzunehmen.

Die ganze Einrichtung des Wagens, welche die Wiener Firma Egger in befriedigendster Weise ausgeführt hat, ist derartig getroffen, daß die Behandlung der Apparate und Nebeneinrichtungen, welche zumeist dazu dienen, den Standpunkt des Lichtes auch außerhalb des Wagens nach Erforderniß wählen zu können, äußerst einfach ist und nur sehr wenige (selbst ungeschulte) Kräfte erfordert.

Durch einen derartigen Wagen wurde es nun ermöglicht, ganz nach Wunsch an einem beliebigen Punkte der Bahn eine elektrische Beleuchtung ohne weitere Kosten, als

Digitized by Google

sie der Betrieb einer kleinen Dampfmaschine und der Ersatz an Kohlenspitzen für die elektrische Lampe erfordern, zusammen mit etwa 40 Kreuzer für die Stunde, schnellstens zu erzeugen. Bei solcher Beleuchtung wurden Verladungen von Militär, Pferden, Geschütz und Fuhrwerk in Olmütz und Obergerspitz vorgenommen. In Olmütz hatte die Laderampe 75 m Ladelänge und etwa 3200 qm Flächenraum, in Obergerspitz 65 m Ladelänge und 4000 qm Flächenraum. In beiden Fällen war die Beleuchtung, obwohl die Lampe nicht, wie es günstiger gewesen wäre, in der Mitte, sondern an einem Ende der Rampe stand, vollständig ausreichend. Die Verladung ging rasch und ohne jedes weitere Beleuchtungsmittel vor sich. Die Kosten der Einrichtung eines zu Zwecken der elektrischen Beleuchtung hergestellten Wagens werden von der Oesterreichischen Eisenbahnzeitung auf ungefähr 3000 Fl. angegeben. Diese Kosten dürften kein Hinderniß für die allgemeine Einführung sein, da, ganz abgesehen von den erzielbaren Vortheilen, selbst bei seltener Verwendung des Wagens vermöge der geringen Verbrauchskosten gegenüber denen einer anderen Beleuchtungsart das Anlagekapital baldigst amortisirt werden würde. Die Kaiser Ferdinand-Nordbahn hat zunächst die Anschaffung eines zweiten, mit der Einrichtung für zwei elektrische Lichter versehenen Wagens in Aussicht genommen.

Ueber Verwendung elektrischen Lichtes zu allgemeiner Beleuchtung auf Eisenbahnen sind gegenwärtig nachstehende Fälle bekannt: Die Französische Nordbahn hat ihren Güterbahnhof in Lachapelle bei Paris schon längere Zeit mit elektrischem Licht (Maschinensystem Gramme, Lampensystem Serrin) beleuchtet. Die beleuchteten Objekte sind: eine Ladehalle von 70 m Länge, 30 m Breite und 8 m Höhe mit 4 durchlaufenden Geleisen, ein Hof von 20 m Breite und eine Wagenremise von 70 m Länge und 15 m Breite. Die Ladehalle wird durch zwei Lampen erhellt; für den Hof und die Wagenremise genügt eine Lampe. Die Ersparniß gegenüber der früher angewendeten Gasbeleuchtung soll bedeutend sein; außerdem sollen etwa 20 pCt. Arbeiter erspart und in Folge der besseren Beleuchtung Irrthümer bei der Verladung leichter vermieden werden.

Ferner wird der große Personenbahnhof der Paris-Lyon-Méditerrannée-Eisenbahn in Paris seit einigen Monaten elektrisch (Maschinen- und Lampensystem Loutin) beleuchtet. Es werden 24 Lampen verwendet, welche die Ein- und Aussteighalle und alle übrigen Räume des Expeditionsdienstes beleuchten. In Oesterreich hat die Aussig-Teplitzer Bahn Versuche mit elektrischem Licht (jedoch nur mit Batterien) auf ihrem Rangirbahnhof in Aussig angestellt.

Was die Verwendbarkeit des elektrischen Lichtes zu Signalzwecken betrifft, so gründet sich dieselbe auf die dem elektrischen Lichte allein zukommende Eigenschaft, daß es wie kein anderes Beleuchtungsmitttel gestattet, eine außerordentlich starke Lichtquelle in einem Punkte zu erzeugen. Bezügliche Versuche sollen bereits Anfangs der siebziger Jahre durch Jablochkoff auf einer russischen Bahn mit einem vorn auf der Lokomotive angebrachten elektrischen Lichte angestellt worden sein. Dieselben haben jedoch, ebenso wie gleichartige Versuche auf der Kronprinz Rudolf-Bahn, keine günstigen Ergebnisse geliefert. Erst durch die neuerdings bei der Kaiser Ferdinand-Nordbahn stattgehabte Einstellung der elektrischen Lampe von Marcus (Patent Egger u. Marcus) ist dem elektrischen Lichte, wie wir bereits in Nr. 21 Jahrg. 1878 erwähnt haben, die Benutzung zu Signalzwecken gesichert worden. Von einer derartigen Verwendung des elektrischen Lichtes in der Praxis ist indessen bis jetzt nichts bekannt geworden.

Digitized by Google

Inzwischen ist die elektrische Beleuchtung, wie wir zur Ergänzung der Mittheilung in Nr. 21 hervorheben, auch in Berlin eingeführt worden.

Seit dem 15. November 1878 werden die neuen Packetannahmeräume im Hauptpostgebäude an der König- und Spandauerstraße durch vier elektrische Leuchtkörper erhellt. Neuerdings ist man ferner dazu übergegangen, den Posthof daselbst in gleicher Weise zu erleuchten. Für diesen Zweck war die Beschaffung eines kompletten zweiten Vierkerzensystems erforderlich, und es umfaßt nunmehr der erste Beleuchtungskreis 3 elektrische Flammen für die Packkammer und eine Flamme für den auf dem Posthofe hergestellten Inselperron; der zweite Kreis besteht aus einer zweiten Inselperronflamme, zwei elektrischen Beleuchtungskörpern für die Packkammer und einer elektrischen Straßenlaterne an dem kleinen Hof. Die zur Erzeugung des elektrischen Stromes dienende Maschine ist eine elektrische Licht- (Wechselstrom-) Maschine, welche nebst den Beleuchtungskörpern von der Firma Siemens u. Halske geliefert worden ist. Die angewandte Betriebskraft ist eine 4pferdige Gaskraftmaschine in geräuschlos arbeitender Konstruktion, hergestellt von Langen u. Otto in Deutz.

Die bezeichneten Maschinen sind in einer der unter der Packetannahmehalle befindlichen Kellerabtheilungen aufgestellt.

Die in den Packkammerräumen befindlichen Beleuchtungslampen sind in bronzirten Rahmen aufgehängt, die Glocken sind mit Aufzug versehen; in jeder Lampe befindet sich ein Halter für 4 Jablochkoff'sche Kerzen.

Erwähnung verdient, daß während der verflossenen Weihnachtszeit auch der Hof und die große, zum Verlesen der Päckereien benutzte Wagenremise beim Packetpostamt in der Oranienburgerstraße 70 durch elektrisches Licht erleuchtet worden sind.

Außer der Anwendung der elektrischen Beleuchtung zu Postzwecken findet eine solche noch bei drei großen industriellen Etablissements in Berlin statt, nämlich in der Modewaarenhandlung von Julius Michaelis in der Leipzigerstraße, bei Siemens u. Halske in der Markgrafenstraße und in der Kunstfärberei von Spindler in der Wallstraße. Siemens u. Halske erleuchten sowohl die nach der Markgrafenstraße zu gelegene Front ihres Fabrikgebäudes, wie auch den nach der Charlottenstraße hinausgehenden Hof elektrisch; ebenso wird bei Spindler der Straßentheil vor dem Hause elektrisch erhellt. Die Einrichtung der Beleuchtung ist an allen drei Stellen die gleiche. In einem verhältnißmäßig großen Glasballon sind 4 Kerzen angebracht, in die nach einander der Strom geleitet wird. Jede Kerze brennt nämlich nur etwa 1¼ bis 1¾ Stunde. Um daher die nöthige Brennlänge von ungefähr 6 Stunden zu erzielen, hat man 4 Kerzen derartig in einem Ballon vereinigt, daß durch Handhabung eines einfachen Mechanismus der Strom von der verbrannten zu einer neuen Kerze übergeleitet werden kann, ohne eine längere störende Unterbrechung der Beleuchtung, wie sie durch das Einschalten einer neuen Kerze in den Ballon hervorgerufen werden würde, herbeizuführen. Die Kerzen selbst sind Patent einer französischen Gesellschaft, und diesem Umstande ist es zuzuschreiben, daß sich die Kosten der elektrischen Beleuchtung verhältnißmäßig noch ziemlich hoch stellen. Eine Jablochkoff'sche Kerze kostet zur Zeit etwa 70 Pf., sie hat eine Lichtstärke von 180—200 Einheiten und bedarf etwa ¾ Pferdekraft. Die Kerze selbst besteht aus zwei Kohlenspitzen, zwischen welchen eine Kaolinschicht eingeschaltet ist, die den Zweck hat, die beiden Kohlenschichten in eine konstante Entfernung von einander zu bringen. Die Kaolinschicht schmilzt zusammen mit der Kohle. Die Kohle selbst ist künstlich hergestellt, die Art

Digitized by Google

und Weise, wie dies geschieht, ist Geheimniß der Patentinhaber, nur so viel steht fest, daß die Spitzen aus einem feinen Gemenge von Kohle bestehen, das einem starken hydraulischen Druck unterworfen wird. Die Spitzen sind rund, haben einen Durchmesser von etwa 2—3 mm, klingen so hart wie Stahl und färben nicht ab. Zur Zeit scheint es noch nicht immer zu gelingen, eine absolut reine Kohle herzustellen; es findet sich zuweilen in derselben Salpeter, in Folge dessen die Flamme auf Augenblicke einen violetten Schein erhält; doch ist es auch möglich, daß dieser violette Schein durch im Kaolin befindliches Kali hervorgerufen wird. Das in den Kerzen erzeugte elektrische Licht ist nun immer noch so stark, daß es den Sehorganen unangenehm sein würde; es muß daher durch starke Milchglasglocken gedämpft werden. Diese Glocken müssen auf das Sorgfältigste gefertigt sein, um nicht eine unangenehme Färbung des elektrischen Lichtes herbeizuführen. Man bezog bisher die Glocken ausschließlich aus Frankreich; neuerdings hat jedoch auf Veranlassung der Firma Siemens u. Halske ein deutscher Fabrikant derartige Glocken hergestellt, welche die französischen bei Weitem übertreffen. Um das Anzünden der Kerzen zu bewirken, ist zwischen den Endpunkten der Kohlenspitzen an Stelle der Kaolinschicht ein Graphitstückchen angebracht, das durch einen Papierstreifen gehalten wird. Man fertigt zur Zeit Maschinen für 4, 6, 8 und 16 Kerzen. Die deutsche Technik hat sich auch dieser Sache bereits mit Eifer bemächtigt und hofft, sie aus den Kinderschuhen, in denen sie sich jetzt noch befindet, bald in gereiftere Bahnen lenken zu können.

Inzwischen hat die elektrische Beleuchtung auch in Köln ihren Einzug gehalten. Eine größere Fabrik erleuchtet ihren großen Arbeitsraum zur allgemeinen Zufriedenheit der in demselben beschäftigten Arbeiter mit einer Siemens'schen elektrischen Lampe. Die Lichtmaschine, eine dynamo-elektrische von Siemens u. Halske in Berlin, erzeugt ein Licht von etwa 2000 Normalkerzen. Ferner ist in den Anlagen der Gartenbaugesellschaft »Flora« eine weit stärkere Maschine aufgestellt. Dieselbe wird durch einen Gasmotor von vier Pferdekräften nach Otto's neuem Systeme getrieben und erzeugt ein Licht von 4000 Normalkerzen.

---

6. Die Verkehrswege Brasiliens.

Die Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin veröffentlicht in ihren neuesten Heften einen Aufsatz vom Stadtbaumeister Gerber in Göttingen über »die Verkehrswege Brasiliens«, der in gedrängter Kürze eine anschauliche Darstellung der Beförderungsweise auf den Straßen im Innern des Landes, sowie eine mit großer Sorgfalt zusammengestellte Uebersicht der in neuerer Zeit hergestellten vervollkommneten Verkehrslinien enthält. Wir entnehmen dem Aufsatze, dessen Inhalt auch in weiteren Kreisen ein lebhaftes Interesse beanspruchen dürfte, die nachstehenden Mittheilungen.

Die Verkehrsmittel im Kaiserreich Brasilien, welches bei einem Flächeninhalt von 8337000 Quadrat-Kilometern oder etwa 151500 geographischen Quadratmeilen erst 11 bis 12 Millionen Einwohner zählt, waren bis in die neueste Zeit zum weitaus größten Theil höchst ursprünglicher Art. Abgesehen von der

Digitized by Google

Schifffahrt an den Küsten und auf einem Theile der größeren Ströme waren und sind auch noch jetzt, soweit Straßen und Eisenbahnen in den letzten Jahren keine Aenderung gebracht haben, die Beförderungsmittel im Innern des Landes fast ausschließlich Pferde und Maulthiere, die sowohl zum Reiten als Lasttragen benutzt werden, oder schwerfällige Ochsenkarren.

Die zur Beförderung der Lasten dienenden Maulthierkaravanen (**tropas**) bestehen gemeiniglich aus drei bis acht Abtheilungen (**lotes**) beladener Maulthiere von je 7 bis 8 Stück mit ihrem Treiber, das Ganze überwacht und befehligt von dem berittenen Führer oder **arrieiro**, welcher zugleich Thierarzt und Hufschmied ist. Die Thiere tragen ihre Lasten, und zwar jedes Thier nicht über 120 Kilogramm, auf Packsätteln (**canghalhas**), auf welchen die in Körben, Ledertaschen oder Kisten verpackten Waaren hängen und mit einem aus rohem Leder verfertigten Gurt (**sobrecarga**) nebst Holzknebel zusammengeschnürt sind. Diese **tropas** legen in der Regel nicht mehr als 15 bis 20 Kilometer täglich zurück.

Die Ochsenkarren sind zweirädrig und insofern von eigenthümlicher Einrichtung, als die Räder, aus vollem Holze verfertigt, mit den Achsen fest verbunden sind, während die letzteren in den Holzlagern sich mit eigenthümlich kreischendem, meilenweit hörbarem Tone drehen. Die Karren werden je nach der Steigung des zu befahrenden Weges und der Ladung von 6 bis 12 Ochsen gezogen und von einem auf dem Vordertheil des Karrens stehenden Fuhrmann (**carreiro**) und einem vor den Zugthieren hergehenden Knaben (**candieiro**) geführt. So schwerfällig die Fuhrwerke sind, so werden mit ihnen doch oft erstaunliche Steigungen (bis zu 20 pCt.) überwunden; immerhin setzt die Verwendung derselben indeß schon einen einigermaßen geebneten und vor Allem nicht zu schmalen Weg voraus und ist daher viel beschränkter, als der auf den schmalsten und krummsten Gebirgspfaden noch zulässige Verkehr der Maulthiertrupps.

Erdwege oder Pfade, welche für derartige Beförderungsmittel berechnet sind, werden zwischen allen Ortschaften, Landgütern (**fazendas**) und einzelnen Gehöften unterhalten. Diejenigen Wege, welche seit länger Hauptverkehrsadern bilden, werden auf Kosten des Staats oder der Provinzen ausgebaut; auch sind die verkehrsreichsten Wege mit zahlreichen Brücken versehen. Doch giebt es noch eine Menge Wege, in welchen Brücken, besonders solche über die größeren Flüsse, fehlen und bei denen daher die Verbindung, falls keine Furth vorhanden, durch Fähren oder Kähne vermittelt werden muß. Auch kommt es wohl vor, daß letztere von den Reisenden an Ort und Stelle erst hergestellt werden müssen, während man Pferde und Maulthiere, ihrer Lasten entledigt, den Fluß durchschwimmen läßt.

Daß unter so erschwerten Verkehrsverhältnissen die Beförderung eine sehr kostspielige sein muß, liegt auf der Hand; und es können daher einerseits nur sehr werthvolle Landeserzeugnisse die Kosten der Beförderung auf weitere Entfernungen tragen, andererseits werden alle von den Hauptseehäfen in das Innere geschafften Waaren hierdurch unverhältnißmäßig vertheuert. Die einsichtsvolle Regierung des jetzigen Kaisers Dom Pedro II. hat im Hinblick auf die Hemmnisse, welche hieraus für die weitere Entwickelung des Landes sich ergeben, der Herstellung vervollkommneter Verkehrswege ihre besondere Fürsorge zugewendet, und in dieser Beziehung bereits Außerordentliches geleistet. Dieselbe hat nicht allein für Rechnung des Staats Kunststraßen und Eisenbahnen erbaut, sowie neue Dampfschiffslinien eröffnet, son-

Digitized by Google

dern sie hat auch den Provinzen und vielen Privatgesellschaften, welche die Anlage vervollkommneter Verkehrswege sich zur Aufgabe stellten, bedeutende Unterstützungen gewährt.

Der segensreiche Einfluß dieser Unternehmungen auf Landwirthschaft und Handel hat sich denn auch in weiten Kreisen bemerkbar gemacht und wird es in noch größerem Maße thun, wenn die immer tiefer ins Innere des Landes dringenden Eisenbahnen und Straßen diese mit reichen Naturschätzen, mit außerordentlicher Fruchtbarkeit des Bodens und dem ausgezeichnetsten und gesundesten Klima ausgestatteten Gegenden in den Bereich eines geregelten, billigen und raschen Verkehrs mit den Seehäfen und dadurch mit der übrigen civilisirten Welt gebracht haben werden.

Unter den in neuerer Zeit hergestellten vervollkommneten Verkehrswegen verdienen an erster Stelle diejenigen auf Wasserstraßen Erwähnung.

Zwischen den an der brasilianischen Meeresküste gelegenen Häfen wird ein regelmäßiger Verkehr durch Postdampfschiffslinien inländischer Gesellschaften vermittelt, welche vom Staate eine jährliche Unterstützung von insgesammt 3436 contos de reis oder etwa 6872000 *M.* erhalten. Die Küstendampfschifffahrt erstreckt sich von dem Hafen Belém in der Provinz Pará (an der Mündung des Tocantins) bis nach Rio grande do Sul (in der Provinz gleichen Namens) und nach Montevideo. Außerdem werden durch die zahlreichen transatlantischen Dampfer, welche zwischen europäischen und nordamerikanischen Häfen einerseits und Brasilien andererseits einen Postdienst unterhalten und zum großen Theile an mehreren der Hauptseehäfen Brasiliens anlegen (vergl. Kursbuch der deutschen Reichs-Postverwaltung unter Nr. 600) zwischen letzteren regelmäßige Verbindungen hergestellt.

Neben der Küstendampfschifffahrt hat sich, begünstigt durch die ausgedehnten Stromsysteme Brasiliens, in erfreulichster Weise die Flußdampfschifffahrt entwickelt. Dieselbe wird von zahlreichen durch die Regierung und die Provinzen mit Geldmitteln unterstützten Gesellschaften betrieben und erstreckt sich im Norden des Reiches vor Allem auf das Zwillingsstromsystem des Amazonas und Tocantins, im Süden auf das Gebiet des Paraná und das seines bedeutendsten Nebenflusses, des Paraguay; außerdem noch auf den San Francisco und auf zahlreiche Küstenflüsse.

Die der Dampfschifffahrt innerhalb Brasiliens zugänglichen Strecken des Amazonas und des Tocantins, sowie ihrer Nebenflüsse berechnet man auf nicht weniger als 43250 km. Der Amazonas allein durchfließt 3828 km brasilianischen Gebiets und ist in dieser ganzen Ausdehnung, sowie oberhalb der Landesgrenze gegen Peru noch auf einer weiteren Strecke von 1980 km schiffbar. Die Dampfschifffahrt auf dem Amazonas, von der Mündung aufwärts bis zum Hafen Tabatinga an der peruanischen Grenze, ferner diejenige auf dem 1320 km langen Tocantins, besteht bereits seit mehr als 23 Jahren. Seit 1867 werden aber auch Nebenflüsse des Amazonas mit Dampfschiffen befahren, so daß gegenwärtig in den Flußgebieten der genannten Ströme 9742 km Dampfschiffslinien im Betriebe sind. Davon entfallen auf den Purus 1584 km, den Negro 792 km, den Topajos 330 km, den Tocantins mit seinem Nebenflusse Araguaya 660 km.

Die bedeutenden Ströme Paraná und sein Nebenfluß Paraguay werden bis jetzt von Montevideo (wo der vereinigte Strom den Namen Rio de la Plata führt) bis aufwärts zur Mündung des Cuyabá, und diesen Fluß aufwärts bis zur Stadt Cuyabá, der Hauptstadt der Provinz Matto Grasso, mit Dampfschiffen befahren.

Digitized by Google

Die auf diese Weise hergestellte Verkehrsverbindung erstreckt sich vom Meere bis in die Nähe der Wasserscheide zwischen dem Paraguay und dem Flußgebiete des Amazonas bz. des Tocantins.

Außer den vorgenannten Wasserstraßen sind bis jetzt — abgesehen von einigen Binnenschifffahrtslinien ohne Verbindung mit dem Meere — noch 14 brasilianische Flüsse für die Dampfschifffahrt nutzbar gemacht; darunter der 2100 km lange San Francisco, der eigentliche Centralstrom des cultivirteren Theiles von Brasilien. Auf dem letztgenannten Strome bestehen Dampfschiffslinien vom Meere aufwärts bis zur Stadt Piranhas (unterhalb der weltberühmten Wasserfälle von Paulo Affenso).

Die Kaiserliche Regierung hat in den letzten 10 Jahren ausgedehnte Erforschungen der wichtigsten Flüsse vornehmen lassen, und es hat sich dadurch ergeben, daß außer den schon erwähnten Flüssen noch eine große Anzahl derselben theils unmittelbar schiffbar ist, theils nach Beseitigung einiger Hindernisse schiffbar gemacht werden kann; es ist daher zu erwarten, daß die Flußschifffahrt Brasiliens binnen Kurzem noch eine weit größere Ausdehnung gewinnen werde. Der vollen Ausnutzung des vorhandenen Wassernetzes stellen sich allerdings Schwierigkeiten insofern entgegen, als die Schiffbarkeit vieler Flüsse Brasiliens durch Wasserfälle und Stromschnellen unterbrochen wird. So ist die Schifffahrt auf dem oberen Paraná von derjenigen auf dem unteren durch die großartigen Wasserfälle von Guayrá, wo die oberhalb der Fälle 1500 m breite Wassermasse des Flusses durch eine nur 70 m breite Felsenspalte 17 m tief hinabstürzt, völlig getrennt. Aehnliche Verhältnisse finden sich bei dem San Francisco, dem Araguaya, dem Madeira, so daß u. A. die zusammenhängende Wasserstraße von 6600 km, welche der dem Amazonas zuströmende Madeira, in Verbindung mit seinen Zuflüssen, dem Verkehr von Bolivia und der Provinz Matto Grosso darbietet, nur den Werth einer Binnenschifffahrtslinie hat, da sie mit dem Amazonas nicht in schiffbarer Verbindung steht.

Was die Verkehrswege zu Lande betrifft, so hat man bis vor etwa 10 Jahren seine Aufmerksamkeit vorzugsweise der Anlage von Kunststraßen zugewendet, und es sind während der Jahre 1850 bis 1870 mehrere ausgedehnte Fahrstraßen ausgeführt, welche durch die Schwierigkeiten, die bei ihrer Herstellung zu überwinden waren, wie durch ihre hohe technische Vollendung gleich ausgezeichnet und ähnlichen europäischen Anlagen völlig ebenbürtig sind. Die hohen Kosten der Kunststraßen in den gebirgigen Theilen von Brasilien sind Veranlassung gewesen, daß man später den Bau derselben als Hauptverkehrsadern verlassen und sich dem entschieden billigeren Bau von schmalspurigen Eisenbahnen zugewendet hat. Die meisten der vorhandenen und in nächster Zeit anzulegenden Kunststraßen dienen unter diesen Umständen nur als Ab- und Zufuhrwege der Eisenbahnen.

Die Gesammtlänge der dem Verkehr übergebenen Eisenbahnen betrug im Jahre 1867 erst 601 km; dagegen befanden sich im Jahre 1876 bereits 1660 km im Betriebe. Außerdem sind 1362 km Bahnen im Bau begriffen, und für weitere 6531 km werden die Vorarbeiten gemacht.

Bei der Entwerfung des Eisenbahnnetzes mußte man zunächst die bedeutendsten Hafenplätze des Reiches als Ausgangspunkte wählen, und so entstanden bis zum Jahre 1867 folgende 4 Hauptlinien:

1. die Dom Pedro II. Bahn von Rio de Janeiro nach dem Flußthal des Parahyba,

Digitized by Google

2. die Bahn von Santos nach San Paulo,
3. und 4. die Bahnen von Bahia und Pernambuco nach dem Flußgebiete des San Francisco.

Für die in der Ausführung begriffene Erweiterung des Bahnnetzes sind folgende Gesichtspunkte maßgebend gewesen:

a) die Dom Pedro II. Bahn nach dem Gebiete des San Francisco zu verlängern und im Anschluß an die Schifffahrt sowohl dieses Stromes als später an die des Tocantins die Hauptstadt des Reiches in schnelle Verbindung mit den nördlichen Provinzen zu bringen;
b) durch die Verlängerungen der oben erwähnten Bahnen von Bahia und Pernambuco diese Häfen mit dem ausgedehnten Flußbecken des San Francisco oberhalb der Wasserfälle von Paulo Affenso zu verbinden;
c) die Eisenbahn von Santos über San Paulo nach dem Flußgebiete des Paraná und weiter bis ins Herz der Provinz Matto Grosso zu verlängern;
d) eine ähnliche von Osten nach Westen das Reich durchschneidende, der ebenerwähnten parallele Schienenverbindung von dem Hafen Antoniea über Coritiba nach der Stadt Miranda in der Provinz Matto Grosso auf eine Entfernung von 852 km herzustellen;
e) den Hafen Porto Alegre mit der Stadt Uruguayana (an der Grenze der Argentinischen Republik) mittels einer die Provinz Rio Grande do Sul durchschneidenden Bahn von etwa 700 km Länge zu verbinden.

Außerdem wird beabsichtigt, zur Umgehung mehrerer der vorerwähnten Stromschnellen Eisenbahnen anzulegen.

Die Ausführung des Eisenbahnnetzes in dem angegebenen Umfange befindet sich z. Z. noch in den Anfängen, und es ist der Bahnbetrieb bis jetzt über eine Küstenzone von etwa 300 km Breite im Wesentlichen nicht hinausgelangt. Die Bahnen werden zum großen Theile für Rechnung des Staats, im Uebrigen durch Privatgesellschaften hergestellt, welchen letzteren der Staat meistens einen Zinsgenuß von 7 pCt. gewährleistet hat. Die bis 1867 erbauten Bahnen sind mit einer Spurweite von 1,60 m angelegt; später ist man zur Verminderung der Baukosten, welche bei der großen Theils gebirgigen Bodengestaltung des Innern des Reiches, den hohen Arbeitslöhnen und den hohen Beförderungskosten der Baumaterialien verhältnißmäßig sehr bedeutende sind, auf Spurweiten von 1 m bz. 1,10 m herabgegangen. Wie die Hauptbahnen, so sind auch diese schmalspurigen Bahnen nur eingleisig hergestellt.

Auf die einzelnen im Betriebe befindlichen oder noch in der Ausführung begriffenen Eisenbahnen näher einzugehen, würde zu weit führen. Indeß möge besondere Erwähnung noch die Dom Pedro II. Bahn finden, die, im Hinblick auf ihre Verkehrsbedeutung bis jetzt die wichtigste des Kaiserreiches, in technischer Beziehung zu den interessantesten der Welt gehört. Dieselbe überschreitet auf der 38 km langen Strecke von Belém bis zum Flusse Parahyba den steilen, über 1000 m hohen Gebirgszug der Serra do Mar und enthält auf dieser Strecke neben vielen bedeutenden Einschnitten und Aufträgen 16 Tunnel, welche meistens durch Granit und Gneiß getrieben, und von denen die drei größten 2 338 m, 654 m und 473 m lang sind. Die Gesammtlänge sämmtlicher 16 Tunnel beträgt 5 189 m. Die größte Steigung zur Ueberwindung des Gebirges ist 1,8 pCt.; dieselbe wird mit 20 km Geschwin-

Digitized by Google

digkeit befahren. An Personengeld werden auf der Dom Pedro II. Bahn für das Kilometer in erster Wagenklasse 80 Reis (etwa 16 Pf.), in zweiter 60 Reis (etwa 12 Pf.) und in dritter Wagenklasse, welche ausschließlich für Personen, welche baarfuß gehen, bestimmt ist, 30 Reis (etwa 6 Pf.) erhoben.

Was endlich die Telegraphenlinien Brasiliens betrifft, so werden sämmtliche Haupthäfen des Reichs durch ein unterseeisches Kabel mit einander verbunden, welches von Pará (Belém) über Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Santa Catharina, Rio Grande do Sul nach der Barra do Chuy führt und hier sich mit dem von Montevideo kommenden verbindet. Dasselbe schließt sich in Pernambuco an das europäische, in Pará an das nordamerikanische Kabel an.

Auf dem Festlande waren 1876 5 151 km Telegraphenlinien mit 8 523 km Draht im Betriebe. Dieselben gehen von Rio de Janeiro aus und laufen einerseits in nördlicher Richtung längs der Meeresküste, die Hauptstädte der Provinzen und die bedeutendsten Küstenstädte berührend, bis nach Ceará, andererseits in südlicher Richtung ebenfalls entlang der Meeresküste, bis Jaguarão an der Grenze der Republik Uruguay. An die letztgedachte Linie schließen sich die Zweiglinien von Santos nach San Paulo, von Paranaguá nach Coritiba, von Porto Alegre nach Uruguayana und von Pelotas nach der Barra do Rio Grande. Die Baukosten dieser Linien, bei denen großentheils eiserne Telegraphenstangen Verwendung gefunden haben, betragen durchschnittlich 450 bis 500 Milreis oder 900 bis 1 000 M. für das Kilometer. Die Zahl der Telegraphenanstalten hat sich 1876 auf 87 belaufen; dieselben sind meistens mit doppelten Morse-Apparaten ausgerüstet nnd im Mittel 70 km von einander entfernt.

Die Einnahmen, welche die Telegraphen dem Staate eintragen, sind äußerst gering und erreichen kaum den dritten Theil der Ausgaben.

Außer den obengenannten Linien sind noch längs der Eisenbahnen Telegraphenlinien im Betrieb, welche, ursprünglich nur für den Eisenbahndienst angelegt, jetzt auch vom Publikum benutzt werden.

7. Der See Mareotis und seine Trockenlegung.

Wenn wir die Karte von Egypten betrachten, so finden wir am Mittelmeere entlang, am und im Nildelta, fünf große Seen, den Mareotis- (oder Maryût-), den Aboukir-, den Edku-, den Burlus- und den Menzalehsee. Der westlichste von ihnen, der Mareotissee, welcher sich an das Südende von Alexandrien anschließt, liegt 2½ m unter dem Spiegel des Mittelmeeres, von welchem er nur durch eine schmale Landzunge getrennt ist. Dieser von den Griechen Mareia genannte See war im Alterthum von großer Wichtigkeit. Schon zu Herodots Zeiten empfing derselbe seine Gewässer aus dem Nil, und Strabo berichtet, daß ihn viele für die größten Schiffe fahrbare Kanäle von Süden und von Osten her mit dem Flusse und durch diesen mit dem Meere verbanden, sowie daß der See den für die Einfuhr fast ausschließlich benutzten Binnenhafen von Alexandrien bildete. Die den See umgebende Landschaft war außerordentlich fruchtbar. Der dort erzeugte Wein wurde von Horaz und Virgil gepriesen.

Digitized by Google

Unter der arabischen und türkischen Herrschaft verfiel, wie das ganze gesegnete Land, auch dieser herrliche Landstrich. Die Kanäle versandeten und der See trocknete fast ganz aus. Von der früheren Weinkultur zeugen nur noch der, den vorhandenen Trümmern von den Arabern beigelegte Name Karm (der Weinberg), sowie einige in die Felsen eingehauene Keltertröge. Zu Anfang des gegenwärtigen Jahrhunderts war ein Theil des Seebodens kultivirt und eine große Anzahl von Dörfern erhob sich auf seinem Grunde. Als jedoch die Engländer im Jahre 1801 unter General Hutchinson die Franzosen in Alexandrien belagerten, beschlossen sie, um dem belagerten französischen Heere die Verbindung mit Kairo abzuschneiden, den schmalen Küstenrand, der das tieferliegende Land vom Meere trennt, bei Aboukir zu durchstechen und das Meer in das Land eindringen zu lassen. Der Kriegsplan gelang, aber ein Terrain von 200 000 Acker fruchtbaren Landes und fast 150 Ortschaften wurden überschwemmt und so der gegenwärtige, einen Umfang von 90 Meilen besitzende Mareotissee geschaffen. Aus demselben wird Salz gewonnen, für welches die egyptische Regierung nach Stephan eine Pacht von 4000 Beuteln, etwa 400 000 *M.*, jährlich bezieht, auch wird die an den Ufern in großer Menge wachsende Gasuhlpflanze zur Bereitung von Pottasche verwendet. Der hierdurch erzielte Nutzen steht jedoch in keinem Verhältniß zu dem durch die Ueberschwemmung eingetretenen Verluste an kulturfähigem Lande. Zudem verpestet der wegen Mangels an Zufluß sich mehr und mehr in einen Sumpf verwandelnde See in weitem Umkreise die Luft.

Aus diesen Gründen ist die Wiedertrockenlegung des Sees seit längerer Zeit vielfach erwogen worden. Es haben sich wiederholt fremdländische Unternehmer anheischig gemacht, diese Arbeit auf ihre Kosten ausführen zu lassen, unter der Bedingung, daß ihnen für eine längere Zeit die unbeschränkte Benutzung der trocken gelegten Fläche ohne Zahlung von Steuern überlassen werde. Wie auswärtige Blätter melden, ist der gleiche Vorschlag der egyptischen Regierung neuerdings wieder von einer holländischen Gesellschaft gemacht worden, deren Nationalität und Erfahrung in derartigen Arbeiten die beste Garantie für das Gelingen des Werkes bietet. Bisher ist jedoch das Anerbieten noch nicht angenommen worden, weil die genannte Gesellschaft ebenfalls die Bedingung der Steuerfreiheit für längere Zeit gestellt hat, der Khedive aber verlangt, daß das trocken gelegte Land, den allgemeinen Staatsgesetzen entsprechend, nach dreijähriger Benutzung, wie jedes andere Grundeigenthum, besteuert werden soll. Die Verhandlungen dieserhalb schweben noch und es soll Hoffnung vorhanden sein, daß eine Einigung erzielt werde und das Projekt zur Verwirklichung komme.

Die Entfernung des Wassers würde voraussichtlich durch Inbetriebsetzung einer Anzahl von Dampfpumpen leicht zu bewerkstelligen sein. Größere Schwierigkeiten sind vorhanden, wenn das gewonnene Land kulturfähig gemacht werden soll. Der Boden ist derartig von Salz durchdrungen, daß ohne vorherige Entfernung des letzteren die Mehrzahl der Pflanzen auf ihm nicht gedeihen würde. Man glaubt jedoch auch diesem Uebelstande abhelfen zu können, indem man den Boden in der bereits in Stephan's Werke über Egypten vorgeschlagenen Weise durch allmähliche Bewässerung aus dem Nil von dem darin haftenden Salze befreit. Das Projekt weicht nur insofern von dem Vorschlage in dem genannten Werke ab, als man nicht den alten Kanal, der früher die Fortsetzung des Bahr Jassuf (Josephskanal) bildete, sondern den 1819 angelegten Mahmúdiyekanal zur Zuführung des Wassers benutzen will. Letzterer enthält so bedeutende Wassermengen, daß man glaubt, ohne Nachtheil

Digitized by Google

für die Schifffahrt innerhalb dreier Jahre den Seeboden vollständig auswaschen und vom Salze befreien zu können. Nach dieser Operation würde ein jungfräulicher Boden gewonnen sein, der sich zu jeder Art von Kultur eignet.

Außer der Gewinnung des fruchtbaren Landstriches würde die Ausführung des Projektes noch weitere Vortheile in sich schließen: Alexandrien ist jetzt ein Heerd für Fieber jeder Art, deren Ursache lediglich in den Ausdünstungen des benachbarten sumpfigen Mareotisses erblickt wird. Die Austrocknung desselben würde somit auf die Gesundheitsverhältnisse von Alexandrien den wohlthätigsten Einfluß üben, und es würde damit ein mächtiger Impuls für das Wiederaufblühen dieser für den Handel so wichtigen und günstig gelegenen Stadt gegeben sein.

II. Kleine Mittheilungen.

Zu der Feier der goldenen Hochzeit unseres Kaiserpaars, welche am 11. Juni d. J. bevorsteht, sind bereits vielfach im Lande Kundgebungen der Treue und Verehrung für Ihre Majestäten in Aussicht genommen.

Nachdem Allerhöchsten Orts bekannt geworden war, daß man in einzelnen Kreisen damit umgehe, dem Kaiserpaar bei dieser Gelegenheit auch persönliche Geschenke darzubieten, hat Se. Kaiserliche und Königliche Hoheit der Kronprinz Gelegenheit genommen, durch ein Handschreiben an den Minister des Innern kundzugeben, daß Ihre Majestäten der Kaiser und die Kaiserin sich Ihm gegenüber dahin geäußert haben, wie es Allerhöchstihren Wünschen durchaus widersprechen würde, wenn von irgend welcher Seite, sei es von Korporationen, Vereinen oder Privatpersonen, aus Veranlassung der goldenen Hochzeit Allerhöchstihnen persönliche Geschenke dargebracht würden.

Ihre Majestäten werden in der herzlichen und allgemeinen Theilnahme, welche die seltene Feier in Preußen und Deutschland finden wird, gern ein neues und werthvolles Zeichen anhänglicher Liebe erblicken, und sich aufrichtig freuen, wenn die Bedeutung des festlichen Tages in der Begründung milder Stiftungen oder in der Zuwendung von Beiträgen an bestehende wohlthätige Anstalten ihren entsprechenden Ausdruck findet.

Ihre Majestäten haben den Kronprinzen ausdrücklich beauftragt, dafür Sorge zu tragen, daß Allerhöchstihre Willensmeinung in den weitesten Kreisen bekannt gegeben werde.

Im Anschluß an die Mittheilungen in früheren Jahren*) bringen wir nachstehend eine vergleichende Uebersicht über den Postpäckereiverkehr in Städten mit mehr als 50 000 Einwohnern während der Weihnachtszeit in den Jahren 1878 und 1877. Es ergiebt sich aus dieser Zusammenstellung die befriedigende Wahrnehmung, daß der Weihnachts-Postpäckereiverkehr trotz der ungünstigen Geschäftslage fast ausnahmslos eine erhebliche Zunahme erfahren hat.

*) Archiv f. P. u. T. 1878 S. 57. Jahrg. 1876 S. 89.
Postarchiv 1874 S. 56. Jahrg. 1873 S. 13, 84 und 112.

Digitized by Google

Namen der Orte. (Nach der Einwohnerzahl geordnet.)	Gesammtstückzahl der aufgegebenen und der eingegangenen Packete		Im Jahre 1878		Von dieser Gesammtstückzahl sind aufgegeben				sind eingegangen			
							im Jahre 1878				im Jahre 1878	
	im Jahre 1878.	im Jahre 1877.	mehr.	weniger.	im Jahre 1878. Packete.	im Jahre 1877. Packete.	mehr.	weniger.	im Jahre 1878. Packete.	im Jahre 1877. Packete.	mehr.	weniger.
Berlin mit Umgebung	628 497	605 175	23 322	—	365 230	352 688	12 542	—	263 267	252 487	10 780	—
Hamburg mit Umgebung	144 097	147 007	—	2 910	79 111	75 530	3 581	—	64 986	71 477	—	6 491
Breslau	130 704	125 236	5 468	—	71 848	68 748	3 100	—	58 856	56 488	2 368	—
Dresden	127 551	118 901	8 650	—	66 266	62 310	3 956	—	61 285	56 591	4 694	—
Cöln	102 348	99 910	2 438	—	57 987	58 517	—	530	44 361	41 393	2 968	—
Hannover mit Linden	81 545	76 953	4 592	—	43 110	38 948	4 162	—	38 435	38 005	430	—
Leipzig	183 161	176 705	6 456	—	119 558	116 375	3 183	—	63 591	60 330	3 261	—
Königsberg i. Preußen	73 930	72 827	1 055	—	39 998	39 447	503	—	33 932	33 380	552	—
Frankfurt am Main mit Bornheim und Sachsenhausen	103 000	101 979	1 021	—	57 856	57 203	653	—	45 144	44 776	368	—
Bremen	41 838	41 045	793	—	20 906	20 028	878	—	20 932	21 017	—	85
Danzig	38 661	38 198	463	—	17 490	17 535	—	45	21 171	20 663	508	—
Straßburg im Elsaß	48 344	43 560	4 784	—	24 505	21 737	2 768	—	23 839	21 823	2 016	—
Magdeburg	58 378	56 160	2 218	—	30 280	30 018	262	—	28 098	26 142	1 956	—
Barmen mit Umgebung	37 475	34 175	3 300	—	22 822	20 430	2 392	—	14 653	13 745	908	—
Altona	21 170	14 422	6 748	—	11 161	5 937	5 224	—	10 009	8 485	1 524	—
Stettin mit Umgebung	53 342	49 889	3 453	—	27 690	25 912	1 778	—	25 652	23 977	1 675	—
Düsseldorf mit Oberbilk	42 495	38 016	4 479	—	21 620	19 095	2 525	—	20 875	18 921	1 954	—
Elberfeld	47 741	44 785	2 956	—	27 039	26 007	1 032	—	20 702	18 778	1 924	—
Aachen	27 121	26 813	308	—	14 588	14 260	328	—	12 533	12 553	—	20
Chemnitz	41 844	39 826	2 018	—	22 771	21 354	1 417	—	19 073	18 472	601	—
Braunschweig	38 145	36 874	1 271	—	19 940	18 900	1 040	—	18 205	17 974	231	—
Crefeld	28 092	25 675	2 417	—	15 975	14 753	1 222	—	12 117	10 922	1 195	—
Posen	36 736	34 479	2 257	—	18 200	17 401	799	—	18 536	17 078	1 458	—
Halle an der Saale	37 671	35 013	2 658	—	18 674	17 950	724	—	18 997	17 063	1 934	—
Mülhausen im Elsaß	12 804	11 710	1 094	—	6 105	5 476	629	—	6 699	6 234	465	—
Mainz	29 405	29 053	352	—	13 720	13 468	252	—	15 685	15 585	100	—
Dortmund	18 224	16 830	1 394	—	8 260	7 671	589	—	9 964	9 159	805	—
Elberfeld	15 015	14 500	515	—	6 556	6 525	31	—	8 459	7 975	484	—
Cassel	40 049	37 496	2 553	—	20 484	18 913	1 571	—	19 565	18 583	982	—

Ermäßigung der französischen Einschreibgebühr. Nach einer Veröffentlichung des Journal officiel der französischen Republik wird die Einschreibgebühr für Briefe im inneren Verkehr Frankreichs, für welche gegenwärtig der im Verhältniß zu fast allen übrigen Staaten sehr hohe Satz von 50 Cent. besteht, vom 1. April 1879 ab auf 25 Centim. ermäßigt. Es ist dies dieselbe Gebühr, welche schon jetzt in Frankreich für die Einschreibung von Postkarten, Geschäftspapieren, Waarenproben, Zeitungen und anderen Drucksachen erhoben wird. Zur Herabsetzung der Einschreibgebühr für Briefe auf die Hälfte des bisherigen Satzes hat, wie die im Journal officiel mitgetheilten Motive besagen, wesentlich der Umstand Veranlassung gegeben, daß von dem oben bezeichneten Zeitpunkte ab für den

Digitized by Google

Verkehr innerhalb des ganzen Umfanges des allgemeinen Postvereins keine höhere Einschreibgebühr als 25 Cent. zur Erhebung kommt.

Gleichzeitige Benutzung der Leitungen zum Fernsprech- und Morsebetrieb. Ueber einen in dieser Richtung neuerdings von Herrn Professor Dr. Zetzsche in Dresden unternommenen Versuch wird durch Herrn Telegraphensekretär Hottenroth dortselbst Näheres mitgetheilt: In eine Drahtleitung, welche zwei benachbarte Zimmer verband, wurden 6 Fernsprecher, eine Taste, eine entsprechende Batterie und circa 4000 Siemens-Einheiten Widerstand eingeschaltet. Die Einschaltung von Morseschreibapparaten wurde nicht für nöthig befunden. Um jede Unterbrechung der Leitung beim Arbeiten mit der Taste zu vermeiden, mußte von der gewöhnlichen Schaltungsweise auf Arbeits- oder Ruhestrom abgesehen und mit Differenzströmen gearbeitet werden. Zu diesem Zwecke wurde die Batterie an den Körper, die Leitung an den Arbeitskontakt der Taste gelegt, zwischen beide aber ein Widerstand von 2000 S. E., entsprechend dem äußeren Widerstand der Leitung, geschaltet. Es wurde nun gleichzeitig mit der Taste gearbeitet und mittels der Fernsprecher korrespondirt, ohne daß eins das andere in nennenswerther Weise gestört hätte. Die Morsezeichen wurden deutlich nach dem Gehör aufgenommen, und die geführte Unterhaltung dabei anstandslos weitergeführt. An das, dem Gespräch sich anschließende Mittönen der Morsezeichen gewöhnten sich die Betheiligten leicht. — Ob der hiermit erzielte Erfolg sich bei Wiederholung des Versuchs unter Benutzung oberirdischer Leitungen außerhalb des Zimmers und unter Einschaltung von Morseschreibapparaten ebenso günstig gestalten wird, muß abgewartet werden.

III. Literatur des Verkehrswesens.

Neue Anschaffungen für die Bibliothek des Kaiserlichen General-Telegraphenamts.

Unter den Werken, welche in neuerer Zeit für die Bibliothek des Kaiserlichen General-Telegraphenamts beschafft worden sind, befinden sich die folgenden Schriften:

A. Telegraphenwesen.

Documents pour servir à l'étude des projets de réforme soumis à la Conférence télégraphique internationale de Londres. Berne 1878. 1 Band gr. 4.

Propositions pour la Conférence télégraphique internationale de Londres. Berne 1878. 1 Band gr. 4.

Angell, John. Elements of magnetism and Electricity. London 1878. 1 Band kl. 8.

Böhner, A. N. Die Harmonie der Töne und des Lichtes. Telephonie und Spektralanalyse. Hannover 1879. 1 Heft 8.

Canter, O. Aufgaben aus dem Gebiete der Telegraphentechnik. Breslau 1878. 1 Heft 8.

Digitized by Google

Ferrini, Rinaldo. Elettricità e Magnetismo. Milano 1878. 1 Band gr. 8.

Ferrini, Rinaldo. Technologie der Elektrizität und des Magnetismus. Aus dem Italienischen von M. Schröter. Jena 1879. 1 Band gr. 8.

Kohlfürst, Ludwig. Ueber die im Eisenbahndienste üblichen elektrischen Distanzsignale. Prag 1878. 1 Heft gr. 8.

Ludewig, Julius. Elektrische Meßkunde. Ein Handbuch zum Selbstunterrichte, sowie zum Gebrauche für Telegraphenbeamte und Elektriker. Dresden 1878. 1 Band 8 (in duplo).

Preece, C. E. Telegraphy. London 1876. 1 Band kl. 8.

Prescott, George B. The speaking telephone, talking phonograph and other novelties. New-York 1878. 1 Band 8.

Sack, J. Der Vielfach- oder Multiplex-Apparat von Meyer. Berlin 1878. 1 Heft 8.

Sack, J. Die Telephonie als Verkehrsmittel. Berlin 1878. 1 Heft 8.

Tegg. Posts and Telegraphs past and present, with an account of the telephone and phonograph. London 1878. 1 Band kl. 8.

Telephon, Phonograph und Mikrophon. Drei akustische Erfindungen der Neuzeit. Besonderer Abdruck aus dem Jahrbuche der Erfindungen. Leipzig 1878. 1 Heft 8.

Zetzsche, Dr. Karl Eduard. Handbuch der elektrischen Telegraphie.

I. Band: Geschichte der elektrischen Telegraphie.

II. Band: Die Lehre von der Elektrizität und dem Magnetismus, mit besonderer Berücksichtigung ihrer Beziehungen zur Telegraphie. Bearbeitet von Dr. O. Frölich. Berlin 1878. 2 Bände 8.

Schellen, Dr. H. Die magnet- und dynamo-elektrischen Maschinen, ihre Entwickelung, Konstruktion und praktische Anwendung. Köln 1879. 1 Band 8.

B. Chemie und Physik.

Bohn, Dr. C. Ergebnisse physikalischer Forschung. Leipzig 1878. 1 Band gr. 8.

Helmholtz. Lehre von den Tonempfindungen. Braunschweig 1878. 1 Band 8.

Naturkräfte, die. Eine naturwissenschaftliche Volksbibliothek, herausgegeben von einer Anzahl Gelehrten. München 1869—1878.

Band XXVI. XXVII. Die menschliche Arbeitskraft. München 1878. 2 Bände kl. 8.

Band XXVIII. Ranke, Joh. Das Blut. München 1878. 1 Band kl. 8.

C. Technologie.

Mittheilungen aus der Praxis des Dampfkessel- und Dampfmaschinen-Betriebes. Hannover 1877. 1 Heft gr. 8.

Mittelstraß, Julius. Vorschriften für die Aufstellung und den Betrieb der Dampfkessel. Elberfeld 1878. 1 Heft 8.

Digitized by Google

D. Bau- und Eisenbahnwesen.

Rieben, Julius, Dr. jur. Der Bau der Straßen und Eisenbahnen, mit besonderer Berücksichtigung der bestehenden Gesetze, Reglements ꝛc. Berlin 1878. 1 Bd. 8.

E. Allgemein Wissenschaftliches.

Bodenheim, B. Die Verkehrswege Deutschlands und die Reichs-Eisenbahnfrage in ihren Wechselwirkungen auf Industrie und Handel. Hannover 1876. 1 Bd. 8.

Heine, H. Professor Reuleaux und die deutsche Industrie. Berlin 1876. 1 Heft 8.

Hottinger, Dr. Chr. G. Der deutsch-französische Krieg 1870—1871. Straßburg im Elsaß 1876. 1 Bd. kl. 8.

Instruktion für die deutsche Seewarte. Berlin 1878. 1 Heft 8.

Löwenberg, J. Abhandlungen zur Erd- und Völkerkunde von Oskar Peschel. Leipzig 1878. 1 Bd. 8.

Oncken, Wilhelm. Allgemeine Geschichte in Einzeldarstellungen. Berlin 1878. 1. Lieferung. 1 Heft gr. 8.

F. Geographie, Topographie und Statistik.

Friedrichs. Post- und Eisenbahnkarte von Deutschland. Gotha 1878. 1 Heft kl. 8.

Lehmann, C. Eisenbahnkarte von Mitteleuropa. Mit Verzeichniß. Berlin 1878. 1 Heft 8.

Reichs-Postgebiet, das. Topographisch-statistisches Handbuch für die Reichspost- und Telegraphenanstalten Deutschlands. Berlin 1878. 2 Bände gr. 8.

G. Naturwissenschaftliches.

Astronomisch-geodätische Arbeiten im Jahre 1877. Publikationen des Königlich preußischen Geodätischen Institutes. Berlin 1878. 1 Heft 4.

Internationale wissenschaftliche Bibliothek. Herausgegeben von Czermack und Rosenthal.

Band 32 und 33. Böhmert, Viktor. Die Gewinnbetheiligung. Untersuchungen über Arbeitslohn und Unternehmergewinn. Leipzig 1878. 2 Bde. kl. 8.

Band 34. Secchi. P. Angelo. Die Sterne. Grundzüge der Astronomie der Fixsterne. Leipzig 1878. 1 Bd. kl. 8.

Band 35. Lockyer, J. Normann. Studien zur Spektral-Analyse. Leipzig 1879. 1 Bd. kl. 8.

H. Staatswissenschaft, Gesetzgebung ꝛc.

Bestimmungen über den einjährig-freiwilligen Dienst im stehenden Heere und in der Marine, sowie über die Dienstverhältnisse im Beurlaubtenstande. Berlin 1876. 1 Heft 8.

Gneist, Dr. Rudolf. Konstitutionelle Streitfragen. Berlin 1879. 1 Bd. 8.

Digitized by Google

Meißner, Hermann. Gesetze und Verordnungen, betreffend das Rechnungswesen des preußischen Staates. Berlin 1878. 1 Bd. 8.

Stein, Dr. Lorenz von. Die Volkswirthschaftslehre. Wien 1878. 1 Bd. 8.

K. E. Zetzsche, Handbuch der elektrischen Telegraphie. Zweiter Band. Die Lehre von der Elektrizität und dem Magnetismus mit besonderer Berücksichtigung ihrer Beziehungen zur Telegraphie. Bearbeitet von Dr. O. Frölich. Groß 8. 451 Seiten. Mit 267 in den Text gedruckten Holzschnitten und einer Tafel in Lichtdruck. Berlin 1878. Verlag von Julius Springer.

Der nunmehr abgeschlossene zweite Band des in rüstigem Fortschreiten begriffenen großen Handbuchs der elektrischen Telegraphie von Prof. Dr. Zetzsche (vergl. Jahrgang 1877 Seite 766 dieser Blätter) enthält, treu dem Programme, welches der Herausgeber beim Beginne seines umfangreichen Unternehmens aufgestellt hatte, die Lehre von der Elektrizität und dem Magnetismus, und zwar mit besonderer Berücksichtigung ihrer Beziehungen zur Telegraphie. Die Bearbeitung dieses Bandes ist durch Herrn Dr. O. Frölich bewirkt worden, welcher, seit Jahren in der weltberühmten Telegraphen-Bauanstalt von Siemens u. Halske in Berlin thätig, in dieser Stellung vollauf Gelegenheit hat, die Entwickelung der Telegraphen-Technik in der neuesten Zeit nicht nur genau zu verfolgen, sondern auch den meisten hervorragenden Erfindungen auf diesem Gebiete, von denen viele aus der genannten Anstalt entweder hervorgegangen, oder in derselben wesentlich vervollkommnet worden sind, bis in ihre ersten Anfänge nachzugehen und auf diese Weise deren innerstes Wesen gründlich kennen zu lernen. Das Werk ist denn auch, wie die Vorrede betont, wesentlich für den Techniker (d. h. wohl für Denjenigen, der in der Telegraphie praktisch thätig ist) geschrieben, und wir gestehen gern zu, daß dieser Bestimmung nicht nur die Form, sondern ebenso auch der Inhalt des Buches auf das Beste entspricht.

Dem Ganzen ist der Plan zu Grunde gelegt, möglichst von Einem Punkte ausgehend, Alles zusammenzufassen, was von theoretischen Kenntnissen zum Verständniß der praktischen Theile des Buches erforderlich ist. Der reiche Inhalt ist in sieben Abschnitte eingetheilt: der elektrische Zustand; die Elektrizitätsquellen; der stationäre elektrische Strom; das Verhalten der Körper in Bezug auf den elektrischen Strom; Magnetismus und Elektromagnetismus, und schließlich die elektrischen Erscheinungen in Kabeln. Ein ausführlicher Anhang behandelt die elektrischen Messungen, indem die Meßinstrumente, die Meßmethode und das absolute Maßsystem in klarer und übersichtlicher Weise zur Anschauung gebracht sind.

Die Darstellung ist kurz und knapp, ohne irgend auffällige Lücken zu zeigen; weitläufige Rechnungen sind thunlichst vermieden; die vorhandenen rechnerischen Ausführungen fußen auf der Kenntniß des gewöhnlichen algebraischen Rechnens. Das Werk ist fesselnd geschrieben und seine belehrende Wirkung wird durch die ebenso zahlreichen als gut ausgeführten Abbildungen, graphischen Darstellungen ꝛc. noch erhöht. Vor Allem werthvoll sind die hier zum ersten Mal an die Oeffentlichkeit getretenen Ergebnisse der Versuche, welche auf den in den letzten Jahren von der Reichs-Telegraphenverwaltung angelegten längeren unterirdischen Telegraphenlinien mit Erlaubniß der letzteren von der Firma Siemens u. Halske in Betreff der

Digitized by Google

Ladungs- und Induktionserscheinungen, der Fortpflanzungsgeschwindigkeit der galvanischen Elektrizität in unterirdischen Kabeln ꝛc. angestellt worden sind.

Das Buch bildet eine willkommene Ergänzung der über denselben Zweig des Wissens vorhandenen Werke, indem es dem Leser den augenblicklichen Stand der telegraphischen Wissenschaft und Technik vor Augen führt; es verbindet auf die glücklichste Weise Theorie und Praxis und darf als einer der werthvollsten Beiträge der neueren Literatur des Telegraphenwesens von allen Freunden dieses Verkehrsinstituts freudig bewillkommnet werden.

IV. Zeitschriften-Ueberschau.

1) **L'Union postale.** Journal publié par le bureau international de l'Union générale des postes. No. 1. Berne, 1er Janvier 1879.
Die Postsparkassen. — Die Wohlfahrtseinrichtungen der deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung. — Reorganisation der schweizerischen Postverwaltung. — Bücherkunde. — Mittheilungen.

2) **Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten. Nr. 2. Berlin, 10. Januar 1879.
Dienstliche Ausbildung der preußischen Staats-Eisenbahnbeamten. — Bezeichnung der Reichs-Telegraphenleitungen. — Beklebung der Packete im Bahnpostdienste. — Personal-Nachrichten. — Betriebswesen. — Der patentirte Fernsprecher von Siemens und Halske. — Ausbildung von Eisenbahn-Handwerkern. — Korrespondenzen. — Kleine Mittheilungen. — Ausland. — Vermischtes. — Aufgaben aus dem Gebiete der Telegraphentechnik. — Redaktionsschalter. — Feuilleton.

3) **Das Ausland.** Ueberschau der neuesten Forschungen auf dem Gebiete der Natur-, Erd- und Völkerkunde. Von Fr. v. Hellwald. Stuttgart, 4. November 1878. Nr. 1. 1879.
Ein neues serbisches Volkslied. — Zur Charakteristik der Sprachen mit Berücksichtigung der kaukasischen. — Kulturgeschichtliche Randglossen. Von Friedr. von Hellwald. — Ueber Meteorite. Von Dr. Mauzner. — Wanderungen im Stillen Ocean. — Geographische Nachrichten. — Ein neuer Standpunkt in der Infektionsfrage. — Pfahlbauten-Entdeckung am Bieler See. — Der Gitterrost und die Birnbäume. — Griechische Alterthämer.

4) **Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin.** Herausgegeben von Prof. Dr. W. Koner. 13. Bd. Berlin 1878.
Zur Geographie der Provinz Rio Grande do Sul. Von M. Beschorn. — Die Vegetation der egyptisch-arabischen Wüste bei Koseir. Von Dr. C. B. Klunzinger. — Neuere Literatur.

5) **Revue des deux mondes.** Paris, 1 Janvier 1879.
La Thessalie, notes de voyage, par M. Eugène Melchior de Vogüé. — L'instruction primaire au point de vue de la psychologie, par M. Paul Janet. — Les polémiques religieuses au second siècle, par M. Gaston-Boissier. — Les fils de Coralie, I., par M. Albert Delpit. — La musique en Allemagne, par M. Émile Michel. — Madame le duchesse d'Orleans, d'apres une récente publication, par M. Ernest Jaeglé. — La correspondance d'Eugène Delacroix, par M. G. Valbert. — Chronique de la quinzaine, histoire politique et littéraire. — Essais et notices. — Livres d'art et livres à figures. — Bulletin bibliographique.

Herausgegeben im Auftrage der Kaiserlichen Post- und Telegraphenverwaltung.

Berlin, gedruckt in der vormaligen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (unter Reichsverwaltung).

Digitized by Google

Archiv für Post und Telegraphie.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

№ 2. Berlin, Januar. 1879.

Inhalt: I. Aktenstücke und Aufsätze: 8. Die Eisenbahnen in Britisch-Indien.
II. Kleine Mittheilungen: Der Handelsverkehr zwischen Deutschland und Japan.
III. Zeitschriften-Uebersicht.

I. Aktenstücke und Aufsätze.

8. Die Eisenbahnen in Britisch-Indien.

(Mit einer Eisenbahnkarte von Indien.)

Vom Geheimen expedirenden Sekretär Herrn Höpfner in Berlin.

Vorbemerkungen.

Eine umfassende Darstellung über die Entwickelung und den gegenwärtigen Stand der ostindischen Eisenbahnen ist in der deutschen Fachliteratur noch nicht vorhanden. Zerstreute Mittheilungen in Tages- oder Fachblättern und Sammelwerken sind gewöhnlich abgerissen oder zu allgemein gehalten. — Eine bessere Uebersicht über die indischen Bahnen gewährt »Bradshaw's Through Routes, Overland Guide and Handbook to India etc.«, von welchem die letzte Ausgabe im Winter 1875/76 erschienen ist. In wesentlich anderer Richtung behandelt der Regierungsdirektor der indischen Eisenbahngesellschaften, Juland Danvers, den Gegenstand in einem gediegenen Vortrage, welchen er gegen Ende 1876 in der Society of Arts zu London gehalten und unter dem Titel »Indian Railways« (London 1877, Effingham Wilson) durch den Druck veröffentlicht hat. Ferner liefert Will. Th. Thornton, der Oberbeamte für öffentliche Arbeiten im Indischen Amte, in dem Abschnitte »Communications« seines Buches »Indian Public Works« (London 1875, Macmillan and Co.) manche schätzenswerthe Mittheilung. Eine statistische Uebersicht über die neuesten Fortschritte und Betriebsergebnisse bietet Danvers in seinem »Report on Railways in India for the year 1877/78, presented to both Houses of Parliament by Command of Her Majesty«.

Digitized by Google

Diese Quellenwerke sind neben einzelnen englischen Reisewerken bei der nachstehenden Darstellung nutzbar gemacht worden. Ganz besonders hat aber die bis auf die neueste Zeit mit der Feder berichtigte »Sketch Map of India« in 6 Blättern unseren Zwecken gedient: ein großes Kartenwerk, welches die Sammlung des Kaiserlichen General-Postamts der Güte des indischen General-Postdirectors Herrn Monteath verdankt. Auf Grund dieser Karte ist auch die unserer Darstellung beigefügte »Eisenbahnkarte von Indien« vom Herrn Ober-Postdirectionssekretär Carl Lehmann entworfen und bearbeitet worden. Eine solche Karte erschien zur Verfolgung der nachstehenden Angaben um so nothwendiger, als unsere Atlanten das indische Bahnnetz meist lückenhaft und fehlerhaft geben, was bei dem in diesen Karten zu bewältigenden umfangreichen Stoffe nicht Wunder nehmen darf.

In der Schreibweise der indischen Ortsnamen herrscht eine außerordentliche Verschiedenheit; dies ist wohl hauptsächlich dem Umstande zuzuschreiben, daß auf der Halbinsel, abgesehen von den Dialekten, 23 verschiedene Sprachen gesprochen werden, und die englische Aussprache eines Ortsnamens sich in mehrfacher Weise wiedergeben läßt. Im Folgenden ist diejenige Schreibweise durchgeführt worden, welche die indische Postverwaltung oder die Regierung nach den Angaben im »Indian Postal Guide« angenommen hat; doch weichen auch diese Schreibweisen oft wesentlich von einander ab.

Zur Reduktion des englischen Maßes, Gewichtes und Geldes dienen folgende Verhältnißzahlen: 1 Meile = 1,609 km; 1 Tonne = 1,016 deutsche Tonnen (20 Centner); 1 £ (Pfund Sterling) = 20 ℳ; 1 s (Schilling) oder 12 d (Pence) = 1 ℳ; 1 d (Penny) = 8,33 Pf. Die im Texte vorkommenden Meilenangaben sind sämmtlich englisches Maß, also die Meile = 1,609 km.

Die Vergleichszahlen mit den Ergebnissen der englischen und preußischen Eisenbahnen sind dem betreffenden Aufsatze in Nr. 1 des Archivs für Eisenbahnwesen (Mai 1878) entnommen.

I.

Die Anlage guter Verkehrswege in Indien ist lange Zeit hindurch vernachlässigt worden. Kriege, innere Bewegungen, die politischen Beziehungen zu den unabhängigen Staaten, die Besitznahme neu erworbenen Gebietes erforderten ausschließlich die Aufmerksamkeit der Regierung und ihrer Beamten. Mangel an Geld und an geeigneten Materialien war gleichfalls dem Straßenbau vielfach hinderlich. Noch vor 50 Jahren war ein Verkehr zwischen Calcutta und den Nordwestprovinzen nur auf dem Wasserwege angänglich. Die interessanten Tagebücher des Bischofs Heber und anderer Reisenden jener Tage schildern die auf ihren Zügen erduldeten Gefahren in lebhaften Farben. An einen Versuch, von Süd-Indien nach Delhi oder Lahore auf dem Landwege zu gelangen, war kaum zu denken. Die physischen Eigenschaften des Landes boten fast unüberwindliche Schwierigkeiten. Eine solche Reise würde Monate oder selbst Jahre erfordert haben, indem man dazu nur die kühlere Jahreszeit hätte benutzen können.

Als die politische Lage klarer und ruhiger wurde, begann man mit der systematischen Herstellung von Straßen und Kanälen; im Jahre 1850 waren etwa 3200 Meilen feste Straßen und 1800 Meilen Kanäle fertig gestellt. Bis zu dieser Zeit hatte die Einführung von Eisenbahnen in Indien lediglich den Gegenstand eines Meinungskampfes gebildet. Viele waren der Ansicht, daß die Eingeborenen sich

Digitized by Google

nun und nimmer dem Dampfwagen anvertrauen würden. Endlich übertrug die Regierung versuchsweise der East Indian-Bahngesellschaft den Bau von 100 Meilen Bahnlänge in Bengalen und der Great Indian Peninsular-Gesellschaft 50 Meilen in Bombay, garantirte ihnen aber gleichzeitig einen Zinsertrag von 5 Prozent für ein Kapital von 1 Million bz. 500 000 £.

Im Jahre 1853 legte der damalige Generalgouverneur Marquis Dalhousie einen bis ins Einzelne ausgearbeiteten Eisenbahnplan für Indien vor und stellte dabei in beredter Weise die Vortheile dar, welche ein nationales Schienennetz in politischer, gesellschaftlicher und kommerzieller Beziehung bieten würde. Dieser Plan ist inzwischen in den wesentlichsten Punkten zur Ausführung gelangt oder dem Abschlusse nahe; ein Bild desselben geben wir später. Die Begründung des Bahnsystems gipfelt in folgenden Worten des Lords: »Weite Landstrecken Indiens sind überreich an Erzeugnissen, die nicht verwerthet werden können; andere Landstriche bringen kärglichen Ertrag, während sie Fülle haben würden, wenn sie leichter zugänglich wären. Jede Erleichterung, die bisher dem Handelsverkehre zugewendet worden ist, hat eine vermehrte Nachfrage nach europäischen Erzeugnissen selbst auf den entlegensten Märkten Indiens zur Folge gehabt, und wir haben noch kaum einen Begriff über die Ausdehnung und den Werth des Austausches, welcher mit der jenseits der Grenzen wohnenden, schnell zunehmenden Bevölkerung unser harrt. Schiffe aus aller Herren Ländern füllen unsere Häfen und begehren Erzeugnisse, die wir im Inneren in Ueberfluß besitzen, die wir aber nicht mit Vortheil zur Küste schaffen können. Neue Marktplätze werden sich uns auf dieser Seite des Erdballes öffnen, deren Handelsverkehr und Werth selbst der Voraussicht der Weisesten spotten wird.«

Bei der Bauausführung bereiteten die westlichen Ghats sowie die Ströme Indiens größere Schwierigkeiten; nicht minder waren in den ausgedehnten Ebenen und den Fieber verbreitenden Thälern wilde, unwirthliche und ungesunde Gegenden zu überwinden. Die Arbeiten an den von Bombay ausgehenden Linien sind herrliche Denkmäler der Ausdauer und Geschicklichkeit des Technikers. Die Ströme machten die Berechnungen und Voranschläge mehr als einmal zu nichte. Brücken, die auf eisernen Trägern errichtet waren und einen Untergrund aus Stein, Ziegeln oder Eisencylindern erhalten hatten, wurden von den Fluthen weggerissen, der Unterbau ward selbst bei einer Lage von 60 Fuß unter dem niedrigsten Wasserspiegel unterspült. Auch der veränderliche Charakter dieser Ströme gab Anlaß zu erhöhten Kosten und zu Störungen. Als die Brücke über den Sutlej erbaut wurde, änderte der Fluß, welcher 80 Jahre an der Nordseite des Thales geflossen war, seinen Lauf nach Süden, und die Brücke mußte von 4000 auf 6200 Fuß verlängert werden. In Goalundo, dem Endpunkte der Eastern Bengal-Eisenbahn, wurde, obgleich für den Bau von Schutzwerken 100 000 £ verausgabt worden waren, der Grund und Boden, auf dem die Stationsgebäude standen, innerhalb einer Woche fortgerissen und von den hier zusammentreffenden beiden Strömen zu den Ablagerungen ihres Delta's fortgeführt.

Der Techniker war bisweilen Hunderte von Meilen von den Hauptquartieren und oft 30 bis 40 Meilen von der nächsten europäischen Niederlassung entfernt, zumeist von seinen eigenen Hülfsmitteln abhängig und hatte die Arbeit mit unzureichendem Material auszuführen. Die Gräber zu Seiten der Bahn bezeugen den Verlust manches werthvollen Lebens. Nicht Wenige fielen bei Verrichtung ihrer Arbeit hülflos der Meuterei zum Opfer, welche in den Jahren 1857 und 1858 im

Digitized by Google

Norden Ostindiens, gerade in der Gegend der damals im Bau befindlichen East Indian-Eisenbahn wüthete. Wir brauchen nur den Namen des Befehlshabers der aufständischen Sipahi-Soldaten, Nena Sahib, zu nennen, um die Gräuel und Schreckniſſe jenes Vernichtungskrieges unſeren Leſern in friſche Erinnerung zu bringen. Auf einer einzigen Tafel in der Gedächtnißkirche zu Cawnpore ſind 19 Ingenieure verzeichnet, welche unter den Händen der Meuterer verbluteten. Sicherlich ſind dieſe Männer ebenſo ehrenvoll, wie irgend ein Kämpfer auf dem Schlachtfelde erlegen. Einzelne leiſteten auch mit der Waffe gute Dienſte und vertheidigten ſich mit ihren Gefährten, bis militäriſche Hülfe kam.

Die meiſten Bahnen ſind *eingeleiſig* hergeſtellt worden; auf eine Bahnlänge von 8051¾ Meilen (12955,26 km) entfallen nur 806½ Meilen (1297,69 km) doppelgeleiſige Strecken*).

Die *Spurweite* der indiſchen Eiſenbahnen hat bis heute lebhafte Erörterungen hervorgerufen. Die Normalſpurweite iſt nämlich auf 5′ 6″ = 1,676 m feſtgeſetzt worden, während dieſelbe beiſpielsweiſe in Deutſchland nur 1,435 m beträgt. Inzwiſchen iſt eine engere Spurweite von 1 m ſowohl auf mehreren Staatsbahnlinien, als auch bei der South Indian-Privatbahn zur Einführung gelangt. — Nach Maßgabe des Verkehrsumfanges und der dadurch bedingten Größe der Wagen würde die Meterſpurweite für Indien ausgereicht haben; die mit der größeren Spurweite verbundenen Mehrkoſten ſind nach dem Urtheile Sachverſtändiger geradezu weggeworfen. Es iſt ſelbſtverſtändlich, daß für ſchmalere Bahnen weniger Erdarbeiten auszuführen geweſen wären, kürzere und dünnere Schwellen, die ſehr erheblich wohlfeiler ſind, genügt hätten, daß ferner ſchärfere Kurven und größere Steigungen hätten verwendet werden können, wodurch koſtbare Tunnels ꝛc. würden erſpart worden ſein. Das hiernach unnütz verausgabte Kapital läßt ſich auf mindeſtens 5 Millionen Pfd. St. veranſchlagen. Im Weiteren erfordern die bei großer Spurweite nothwendigen, umfangreichen und ſchweren Fahrzeuge ſtärkere Maſchinen, welche viel Feuerungsmaterial verzehren. Hierdurch erwächſt eine fernere jährliche Mehrausgabe, welche, kapitaliſirt, gleichfalls mindeſtens 5 Millionen £ darſtellt.

So weit thunlich, ſind eiſerne *Schwellen* verwendet worden. Es mag unglaublich klingen, daß es in Indien an paſſendem Holze für die Schwellen mangelte, und daß es nothwendig erſchien, das Holz aus den baltiſchen Wäldern zu beſchaffen. Aus England ſind die Eiſenmaterialien und Maſchinerien ſowie Bedürfniſſe jeder Art für Bahnzwecke nach Indien geliefert worden. Selbſt Wagenſchmiere hat man dorthin verſandt; gegenwärtig wird das im Lande erzeugte Oel allgemein verwendet. Das Gewicht dieſer in den Jahren 1850—1877 verſandten Waaren beträgt faſt 6 Millionen Tonnen und der Werth 37¼ Millionen £. Bei dieſem Verkehr ſind auf 9621 Schiffsfahrten 80 Schiffe in Verluſt gerathen. Zu Beginn des Bahnbaues bot die Beförderung der Menge todten Gewichts im Lande ſelbſt große Schwierigkeiten und verurſachte erhebliche Koſten. Die Leichtigkeit, mit welcher die Materialien jetzt fortgeſchafft werden können, leiſtet dem Weitergange der Arbeiten außerordentlich Vorſchub.

Die erſte Eiſenbahnſtrecke in Indien wurde am 18. April 1853, die zuletzt fertiggeſtellte im Oktober 1878 eröffnet. Die erſte Linie ging von Bombay nach Tannah, 22 Meilen; die zuletzt eröffnete Bahn iſt die Induſthalbahn. Im Jahre

*) In England iſt mehr als die Hälfte, in Preußen mehr als ein Drittel der Bahnen doppelgeleiſig.

Digitized by Google

1860 waren, nachdem der Sipahi-Aufstand die Fortführung der Arbeiten wesentlich beeinträchtigt hatte, 836¼ Meilen, im Jahre 1865: 3368¾ Meilen fertig gestellt; 1870 waren 4767, 1875: 6497¼ und im Oktober 1878: 8051¾ Meilen (12 955,26 km) im Betriebe. Die zur Ausführung genehmigte Bahnlänge beträgt 10 062¾ Meilen (16 190,96 km), so daß — abgesehen von den inzwischen projektirten, aber noch nicht genehmigten Strecken — 2011 Meilen (3235,70 km) der Erbauung harren.

Mit dem Jahre 1870 gelangte ein neues System zur Einführung, indem die Regierung die Ausführung der für die Verkehrsentwickelung und die Sicherheit des Landes nothwendigen Linien selbst in die Hand nahm. So wurden die Industhalbahn, die Nord-Panjab- und die Rajputana-Eisenbahn begonnen. Gleichzeitig wurde die Meterspurweite angenommen und bei mehreren Unternehmungen in Anwendung gebracht. Die Industhalbahn und die Nord-Panjab-Staatsbahn, welche als Schmalspurbahnen begonnen waren, haben indessen behufs Herstellung eines durchgehenden Betriebes später Normal-Spurweite erhalten.

Das gesammte indische Bahnnetz läßt sich in nachstehender Weise kurz skizziren.

1. Nördliches System.

a) Hauptlinie von Bombay, mitten durch Indien, über Allahabad nach Calcutta (Howrah);
b) von Allahabad in nordwestlicher Richtung zur Grenze gegen Afghanistan bei Peshawur (unvollendet auf der Strecke Rowalpindi-Peshawur);
c) im Norden der Bahn zu b und durch mehrere Zweige mit derselben verbunden: die Bahnlinie Benares-Moradabad;
d) Verbindungslinie zwischen a und b: von Khandwa über Indore und Ajmere nach Delhi und Agra (auf der großen mittleren Strecke unvollendet);
e) Küstenbahn von Bombay nördlich bis Wudwhan und Patree mit einem noch nicht hergestellten Verbindungszweige zur Linie d: Ahmedabad-Ajmere;
f) direkte Verbindung der Bahn b mit der Indusmündung: Lahore-Kurrachee;
g) Bahn von Calcutta unmittelbar nach Norden bis Darjeeling am Fuße des Himalaya (auf der nördlichsten Strecke unfertig) mit einer östlichen Abzweigung: Kooshtea-Goalundo;
h) östliche Abzweigung der Linie zu a: Bhosawul-Nagpore und weiter östlich nach den Central-Provinzen (bis Nagpore vollendet).

Die Verbindung zwischen dem nördlichen und südlichen System wird durch die Bahnlinie Dhond-Munmar gebildet.

2. Südliches System.

a) Hauptlinie Bombay-Madras;
b) südliche Querlinie: Madras-Beypore;
c) Abzweigungen der Linie zu a: östlich nach der Hauptstadt Nizam's Hyderabad und westlich zum Hafen Carwar (letztere zum großen Theil unvollendet);
d) Abzweigungen der Linie zu b: westlich nach Bangalore und Mysore (unvollendet), östlich von Erode zur Küste bei Negapatam;
e) Südbahn von Madras über Trichinopoly nach Tinnevelly und Tuticorin.

Digitized by Google

In Britisch-Barma (Birma, Burmah) besteht eine Bahn von Rangoon nach Prome, und auf der Insel Ceylon, welche hier nur wegen der Nähe der geographischen Lage Erwähnung findet, eine solche von Colombo nach Kandy (79 Meilen).

II.

A. Die garantirten Privat-Eisenbahnen.

Die Hauptverkehrslinien in Indien befinden sich im Besitze von Privatgesellschaften.

Die Verträge zwischen der Regierung und den Bahngesellschaften beruhen im Allgemeinen auf folgenden Grundsätzen.

Den Gesellschaften wird der zur Bahnanlage erforderliche Grund und Boden unentgeltlich hergegeben. Für das zum Bahnbau erforderliche Kapital leistet der Staat eine Zinsgarantie von 5 Prozent. Uebersteigen die Reineinnahmen den garantirten Zinsbetrag, so wird die Hälfte des Ueberschusses an die Staatskasse zur Deckung der früher verauslagten Zinsen abgeführt, während die andere Hälfte den Theilnehmern am Kapital zufällt.

Die Regierung ist ermächtigt, im Allgemeinen nach Verlauf von 25 Jahren, die Privatbahnen anzukaufen*). Der Staat hat dafür diejenige Summe zu erlegen, welche den durchschnittlichen Kurswerth des Anlagekapitals innerhalb der vorhergehenden drei Jahre darstellt. Statt den oben erwähnten Kapitalsbetrag in einer Summe zu entrichten, darf die Regierung auf die Dauer von 75 Jahren eine Rente gewähren, welcher ein Zinssatz zu Grunde gelegt wird, der dem während der letzten beiden Jahre in London gezahlten Durchschnitts-Zinsfuße für indische Staatspapiere entspricht. Andererseits dürfen die Bahngesellschaften ihr Unternehmen zu jeder Zeit an die Regierung übertragen und dagegen die Erstattung des verauslagten Kapitals beanspruchen.

Macht die Regierung von ihrem Kaufrechte keinen Gebrauch, so fallen die Bahnen mit allem Zubehör nach Ablauf der Vertragsdauer — in der Regel nach 99 Jahren — ipso facto der Regierung zu, wogegen die Regierung lediglich den Kapitalsaufwand zu entrichten hat.

Als Gegenleistung für die vom Staate übernommenen, umfangreichen Verpflichtungen haben die Bahngesellschaften die Postsachen unentgeltlich und die Truppen zu ermäßigten Preisen zu befördern.

Fast auf allen Privatbahnen bestehen drei Fahrklassen; auf der East Indian- und der Sindh- ꝛc. Bahn ist eine Zwischenklasse zwischen der zweiten und dritten vorhanden. Die Great Indian Peninsular-, die Madras- und die Eastern Bengal-Bahn führen auch eine vierte Fahrklasse. An Personengeld werden für die Meile erhoben: in der ersten Wagenklasse 18 Pies**) (auf der South Indian nur 8 Pies), in der 2. Klasse 7—9 Pies (auf der South Indian nur 3), in der Zwischenklasse 4,5 Pies, in der 3. Klasse 3—4,5 Pies und in der 4. Klasse 2—3 Pies. Auf das Kilometer und die Reichswährung zurückgeführt, betragen die Fahrpreise in 1. Klasse etwa 11¼ Pf., in der 2. höchstens 5⅝ Pf., in der 3. 2—3 Pf. und in der 4. 1¼—2 Pf.,

*) Die Great Indian Peninsular-, die Bombay- und Baroda-, sowie die Madras-Bahn dürfen, nach einer später getroffenen Vereinbarung, erst nach Verlauf von 50 Jahren von der Regierung erworben werden.

**) 1 Pie = etwa 1 Pf. Reichswährung.

Digitized by Google

während in Norddeutschland die Sätze 8, 6, 4 bz. 2 Pf. pro Kilometer zur Erhebung gelangen. Abonnementsbillets werden auf sämmtlichen Bahnen, Retourbillets auf der Madras-Bahn zum $1\frac{1}{2}$fachen Betrage des gewöhnlichen Personengeldes verabfolgt.

Die Frachtgüter werden nach folgenden Sätzen für die Tonne und Meile in 5 Klassen eingetheilt: 1. Klasse 8,99—10 Pies, 2. Klasse 10,67—15 Pies, 3. Klasse 14,31—24 Pies, 4. Klasse 21,02—34 Pies, 5. Klasse 27,22—54 Pies. Ausnahmetarife finden namentlich für Getreide, Salz und Kohlen Anwendung.

Die im Jahre 1877 erzielten Betriebsergebnisse ꝛc. sind in den beigeschlossenen Uebersichten A bis C ersichtlich gemacht.

Zur Verfolgung der nachstehenden Angaben nehmen wir auf die anliegende Karte Bezug, in welcher die den verschiedenen Bahngesellschaften zugehörigen Strecken durch verschiedenartige Zeichen zur besonders klaren Anschauung gebracht sind.

1. Die East Indian-Eisenbahn.

a. Die Hauptlinie der Gesellschaft entspringt auf dem Calcutta gegenüber liegenden rechten Ufer des Hooghly-Stromes, eines Mündungsarmes des Ganges, bei Howrah und führt in nordwestlicher Richtung bis Kanoo, von wo eine im Januar 1871 eröffnete, $186\frac{1}{4}$ Meilen lange Abkürzungsstrecke (»chord line«) über Raneegunge bis Luckeeserai leitet, während die frühere Hauptlinie (»loop line«) erst nördlich bis zum Ganges führt und demnächst den Strom in westlicher Richtung bis Luckeeserai verfolgt. Von hier aus begleitet die Linie, immer im Süden des Ganges, den Strom und berührt den alten Hauptsitz der Mohammedaner, Patna mit 159 000 Einwohnern, das 3 Meilen längs des Stromes ausgedehnte Benares, jene berühmte Stätte Hindu'scher Gelehrsamkeit mit 5000 Hindu-Tempeln und 350 Moscheen, die »Stadt Gottes« Allahabad, Hauptstadt der Nordwestprovinzen mit 106 000 Einwohnern und das während des letzten Aufstandes bekannter gewordene Cawnpore mit 114 000 Bewohnern. Bei letzterem Orte wendet sich die Bahn von dem nördlicher fließenden Ganges ab, führt nach dem durch die herrlichen Baudenkmäler Shah Jehan's berühmten Agra mit 143 000 Einwohnern und sendet von Toondla aus, 14 Meilen östlich von Agra, eine fast nördlich gehende Linie über Allygurh und Ghazeabad (Anschluß der Panjab-Bahn) nach dem von orientalischer Pracht strahlenden Delhi (155 000 Einwohner). Bei Chunar, in der Nähe von Benares, bei Cawnpore und Allygurh münden Anschlußstrecken der Oudh- und Rohilcund-Bahn.

Kürzere, der Gesellschaft gehörige Seitenlinien gehen auf der Abkürzungsstrecke von Seetarampore nach Burrakur (5 Meilen) und von Muddunpore nach Giridhi (23 Meilen) zur Verbindung mit den ausgiebigen Kohlenfeldern von Kurhurballee; auf der alten Hauptlinie von Rajmahal nach Teenpahar (7 Meilen) und von Jumalpore nach Monghyr (6 Meilen).

Größere Brücken führen im Westen von Patna über die Sone (4536′ lang, 28 Bogen, 32′ tief*) und 37,6′ hoch), bei Allahabad über die Jumna (3080′ lang, 14 Bogen, 40′ tief und 60′ hoch) und bei Delhi über die Jumna (2640′ lang, 12 Bogen, 7—39′ tief, 23,5′ hoch).

*) Mit dem Ausdruck »tief« wird im Folgenden die Tiefe des Fundaments unter niedrigstem Wasserspiegel, mit »hoch« die Erhebung der Brücke über niedrigsten Wasserspiegel bezeichnet werden.

Digitized by Google

Die Hauptlinie nebst Seitenstrecken hat eine Länge von 1280 Meilen (2059,5 km), wovon 410¾ Meilen (660,9 km) doppelgeleisig sind.

b. Bei Mynee in der Nähe von Allahabad zweigt sich in südwestlicher Richtung eine 223¾ Meilen (360 km) lange, im Juni 1867 eröffnete Bahnlinie nach Jubbulpore, einer Stadt mit 56 000 Einwohnern (die Jubbulpore-Linie), ab zum Anschluß an die Great Indian Peninsular-Linie Jubbulpore-Bombay.

Die Gesammtlänge des Unternehmens beträgt 1503¾ Meilen (2419,52 km), die Zahl der Stationen 155. Die Ausbildung des Unternehmens ergiebt sich aus folgenden Zahlen. Es waren fertig gestellt im Jahre 1856: 120½ Meilen, 1860: 367½, 1865: 1129¼, 1870: 1353 Meilen und 1871 die ganze Bahn.

Das Anlagekapital beläuft sich auf 30 632 000 £ und ist auf die Namen von 17 608 Personen (darunter 218 in Indien) eingetragen. Im letzten Jahre hat die Bahn einen Reinertrag von 9 £ 10 d Prozent geliefert. Die Kosten für 1 Meile Bahnlänge stellen sich im Durchschnitt auf etwa 20 300 £.

Das Gesammtpersonal zählt 38 912 Köpfe: 1012 Europäer, 517 Ostindier (Eurasier) und 37 383 Eingeborene.

Die zur Verwendung kommende Kohle wird aus den von der Gesellschaft gepachteten, dicht bei der Bahn gelegenen Kohlenminen bezogen.

Im Jahre 1877 hat die Zahl der beförderten Reisenden 7 318 901, die beförderte Gütermenge 2 359 610 Tonnen*) betragen; die hauptsächlichsten Frachtartikel waren Kohle (624 022 Tonnen), Korn (411 482 T.), Sämereien (285 222 T.), Reis (237 978 T.), Salz (154 939 T.) und Zucker (103 267 T.).

Die finanzielle Entwickelung erhellt aus nachstehender Zusammenstellung.

Jahr.	Einnahmen.			Betriebs- und Unterhaltungskosten.	Ueberschuß.
	Reiseverkehr.	Frachtverkehr.	Zusammen.		
	£	£	£	£	£
1860 ...	131 798	202 584	334 382	165 543	168 839
1865 ...	525 669	919 435	1 442 104	670 005	772 099
1870 ...	785 356	1 968 576	2 753 932	1 204 305	1 549 627
1875 ...	878 611	1 816 100	2 694 711	1 070 380	1 624 331
1876 ...	942 702	2 312 651	3 255 353	1 144 974	2 110 379
1877 ...	985 860	3 079 715	4 065 575	1 294 908	2 770 667

Die Herstellung einer festen Brücke über den Hoogly ist in Aussicht genommen, so daß die Bahn unmittelbar in Calcutta hineingeleitet und mit der East Bengal- sowie der Mutlah-Linie in direkte Verbindung gebracht werden wird.

Die eben besprochene Bahn steht in dem Rufe eines werthvollen, wohl geleiteten und in gedeihlicher Entwickelung begriffenen Unternehmens.

2. Die Great Indian Peninsular-Eisenbahn.

Die Bahngesellschaft besitzt zwei von Bombay ausgehende Hauptlinien: eine nordöstliche nach Jubbulpore und eine südöstliche nach Raichore, außerdem eine längere Seitenbahn nach Nagpore.

*) Ausschließlich der Mineralien (Kohle, Coaks ꝛc.); vergl. Anlage B.

Digitized by Google

a. Die beiden Hauptlinien führen gleichmäßig über Tannah nach Callian. Bald nach Erreichung dieses Punktes erklimmt die nordöstliche Linie das Thul Ghat in einer Höhe von 1912′ und führt dabei durch 13 Tunnels in einer Länge von 2562 Yards (2331,5 m) sowie über 741 Yards (674,4 m) lange Ueberbrückungen, welche bis zu 200′ hoch sind. Die stärkste Steigung beträgt in einer Längenausdehnung von 4 Meilen 1 : 37; die schärfste Kurve hat 990′ Krümmungs-Halbmesser.

Die Bahn führt in gerader nordöstlicher Richtung über die alte, heilige Stadt der Buddhisten Nassick (22 400 Einwohner) nach Munmar (Manmad), wo sich eine Abkürzungsstrecke zur südöstlichen Linie nach Dhond abzweigt, geht weiter nach Bhosawul oder Bhusawal (Abzweigung nach Nagpore), überschreitet den Taptee auf einer 2556′ langen Brücke, welche 33 Bogen hat, 17,30′ tief und 57,88′ hoch ist, berührt Kundwha (Abzweigung über Indore nach Norden) und endigt in Jubbulpore zum Anschluß an die East Indian-Linie Jubbulpore-Calcutta. Die auf dieser Linie vermittelte Verbindung zwischen Bombay und Calcutta hat eine Längenausdehnung von 1400 Meilen (2252,6 km); diese Strecke wird von den Personenzügen in etwa 70 Stunden, von den Postzügen dagegen in 44 Stunden zurückgelegt.

Die Bahnlinie wurde am 7. März 1870 vom Herzoge von Edinburg in Gegenwart des Vicekönigs eröffnet.

b. Die südöstliche Linie von Bombay, welche sich bei Callian abzweigt, übersteigt das Bhore Ghat in einer Höhe von 2037′ und in einer Länge von 13¼ Meilen. Die durchschnittliche Steigung beträgt 1 : 48, die steilste 1 : 37; die schärfsten Kurven haben 990—1320′ Krümmungs-Halbmesser. Die Länge der zu durchschreitenden 12 Tunnel beläuft sich auf 1 Meile 44 Ketten (2,46 km). Zu Seiten der steileren Strecken sind Ausweichgeleise vorhanden, in welche die Züge einlaufen können, sobald sie im Geringsten außer Kontrole gerathen. Die Gebirgsstrecke hat 41 000 £ an Kosten für die Meile erfordert. Der Bau, wobei im Ganzen 30 000 Mann beschäftigt wurden, nahm den Zeitraum von 1852—1863 in Anspruch.

Die Bahn führt weiter über Poona, den Geburtsort Nana Sahibs (80 500 Einwohner), Dhond (Anschluß der Abkürzungsstrecke), Sholapore (Chalapoor) mit 52 300 Einwohnern und Wadi, wo die von der Gesellschaft verwaltete Staatsbahn nach der malerischen, fanatischen Muselmannsstadt Hyderabad, der 400 000 Einwohner zählenden Residenz der Nizams anschließt. Nördlich von Raichore wird die Kistna auf einer 3865′ langen Brücke von 36 Bogen überschritten; die Pfeiler zu dieser Brücke, welche durchschnittlich 15,69′ tief und 46,51′ hoch ist, bestehen aus schmiedeeisernen Cylindern, haben an der Grundfläche 10′ im Durchschnitt und sind mit Steinmörtel angefüllt. Zu dem im Jahre 1874 vollendeten Brückenbau wurden 3880 Tonnen Eisen verwendet. In Raichore schließt sich die Madras-Bahn an.

c. Die Verbindung mit dem 86 000 Bewohner zählenden Nagpore, einem Hauptmarkte für Baumwolle in den Centralprovinzen, wird von der Station der nordöstlichen Linie Bhosawul aus mittels einer 243¾ Meilen (392,19 km) langen Zweigbahn bewirkt. Zur besseren Erreichung der Baumwollen-Pflanzungen in Berar hat die Regierung auf eigene Kosten Seitenstrecken nach Khamgaum (Khamgaon) und Oomrawuttee (Amraoti, Umrawati) von der Gesellschaft herstellen lassen und der letzteren in Betrieb gegeben. Auch auf der weiteren, der Regierung

Digitized by Google

zugehörigen Zweigstrecke von Wurdha nach den vielversprechenden Kohlenminen bei Wurrorha wird der Betrieb durch die Bahngesellschaft ausgeführt.

Die Gesammtlänge des Unternehmens beträgt 1280½ Meilen (2060,32 km), wovon 325 Meilen (522,92 km) doppelgeleisig sind; mit Einschluß der vier Staatslinien, auf welchen die Gesellschaft den Betrieb wahrnimmt, umfaßt das Unternehmen 1436 Meilen (2310,52 km). An Stationen sind 151 vorhanden.

Die Entwickelung des Unternehmens ergiebt sich aus folgenden Zahlen. Es waren fertig gestellt im Jahre 1856: 88½ Meilen, 1860: 297½, 1865: 701½, 1870: 1257½, 1875: 1278¾ und 1877: 1280½ Meilen.

Das Anlagekapital beläuft sich auf 23 100 000 £ und hat im Jahre 1877 einen Prozentsatz von 6 £ 10 s geliefert. Dasselbe ist auf 15 281 Personen eingetragen, wovon 181 (68 Europäer und 113 Eingeborene) in Indien ansässig sind. Die Kosten für eine Meile Bahnlänge stellen sich im Durchschnitt auf etwa 18 000 £.

Die Gesellschaft beschäftigt ein Personal von 29 108 Köpfen: 870 Europäer, 483 Ostindier und 27 755 Eingeborene.

Auf der Jubbulpore-Linie wird Kohle aus Bengalen verwendet; ebenso werden für die Betriebsstrecken der Gesellschaft Kohlen aus den Minen von Nerbudda und Wurrorha bezogen. Gleichwohl haben noch im letzten Jahre 176 508 Tonnen Kohle zu einem Kostenpreise von 84 357 £ aus England beschafft werden müssen, wofür an Fracht und Versicherungsgebühr 187 942 £ aufgewendet worden sind.

Im Jahre 1877 sind 3 992 292 Personen und 1 509 010 Tonnen Fracht auf den Bahnlinien befördert worden. Die hauptsächlichsten Frachtartikel bildeten Getreide (735 541 Tonnen), Sämereien (160 552 T.), Baumwolle (99 337 T.), Salz (86 281 T.), Metall (46 169 T.), Brennholz (35 230 T.) und Zucker (33 857 T.).

Die finanzielle Entwickelung hat sich in folgender Weise gestaltet:

Jahr.	Einnahmen.			Betriebs- und Unterhaltungskosten.	Ueberschuß.
	Reiseverkehr.	Frachtverkehr.	Zusammen.		
	£	£	£	£	£
1860 ...	88 343	108 206	196 549	119 795	76 754
1865 ...	241 469	628 827	870 296	555 670	314 626
1870 ...	434 276	1 225 671	1 659 947	1 032 630	627 317
1875 ...	478 530	1 494 554	1 973 084	932 786	1 040 298
1876 ...	483 374	1 686 786 *)	2 236 180	1 057 565	1 178 615
1877 ...	536 604	2 366 549 *)	3 004 296	1 450 962	1 553 334

Hierbei muß bemerkt werden, daß Mangel an guten Landwegen eine noch gedeihlichere Entwickelung des Unternehmens ernstlich hindert.

Das auf einer Anzahl Inseln und einer Halbinsel erbaute Bombay mit 647 400 Einwohnern bietet insofern ein erhöhtes Interesse, als es den Hauptleitungspunkt für sämmtliche zwischen Europa und Ostindien zum Austausch gelangende Postsendungen bildet. Die Sendungen werden mittels der Schiffe der

*) Außerdem vermischte Einnahmen: 66 020 bz. 101 143 £

Digitized by Google

Peninsular and Oriental Company wöchentlich einmal auf dem Wege Brindisi-Suez-Aden-Bombay befördert und bedürfen zur Ueberführung gewöhnlich eines Zeitraumes von 17 Tagen. Die Umarbeitung der Sendungen erfolgt auf den Schiffen durch die Seepostbüreaus Suez-Bombay.

3. Die Madras-Eisenbahn.

Die Gesellschaft besitzt zwei Linien, welche vereint von Madras (397 550 Einwohner) 42¾ Meilen westlich bis Arconum führen.

a. Von Arconum wendet sich die eine Linie nordwestlich, berührt das in heißer, dürrer Ebene belegene Cuddapah (Kadopa) und Goondacul, von wo ein kurzer Seitenzweig nach dem auf einem Granitfelsen belegenen Bellary (31 000 Einwohner) führt, und erreicht in Raichore den Anschluß an die Great Indian Peninsular: Raichore-Bombay. Die Eisenbahn-Entfernung von Madras nach Bombay beträgt 775 Meilen (1246,98 km). Fast in ihrer ganzen Ausdehnung läuft die Bahn durch fruchtbare und bevölkerte Landschaften.

Nördlich von Cuddapah überschreitet die Bahn den Chittravutty auf einer 2800′ langen Brücke mit 58 Bogen, welche 12 und 30′ tief und 20′ hoch ist.

b. Die zweite Linie geht von Arconum in südwestlicher Richtung quer durch die Halbinsel über Jolarpet, wo sich die Bahn nach dem sehr gesund belegenen Bangalore (143 000 Einwohner) abzweigt, weiter über das in fruchtbarem Thale befindliche Salem (Chelam) mit 50 000 Einwohnern, nach Erode (Anschluß der South Indian) und nach Coimbator (33 400 Einwohner), in dessen Nähe die Seitenbahn nach den Neilgherry-Hügeln, jenem wegen seiner gesunden Luft berühmten Granitgebirge, abzweigt. Die Linie endigt an der Malabar-Küste bei Beypore.

Die Bahnlänge beträgt im Ganzen 858 Meilen (1380,52 km), wovon 43 Meilen (69,19 km) doppelgeleisig sind. Davon waren fertiggestellt im Jahre 1856: 65¼, 1860: 136, 1865: 611, 1870: 782¼ Meilen und 1873 die gesammte Bahn. An Stationen sind 95 vorhanden.

Das Anlagekapital beläuft sich auf 10½ Millionen £ und hat im letzten Jahre einen Ertrag von nur 3 £ 11 s Prozent abgeworfen. Es mußte daher auch für das Jahr 1877 ein Zuschuß zu dem garantirten Zinsbetrage in der Höhe von 135 845 £ vom Staate geleistet werden. Das Kapital ist von 7742 Personen, welche sämmtlich in Großbritannien wohnen, hergegeben worden. Die Kosten für eine Meile Bahnlänge stellen sich auf 12 200 £.

Bei dem Unternehmen sind 13 207 Personen (322 Europäer, 1178 Ostindier und 11 707 Eingeborene) beschäftigt.

Das ungünstige finanzielle Ergebniß ist in nicht geringem Maße dadurch verursacht worden, daß die Bahn ihren Kohlenbedarf lediglich aus England und Australien beziehen muß, wodurch sich die Kosten pro Tonne bis zu 34 s steigern, während beispielsweise die East Indian nur 6 s für die Tonne aufzuwenden hat.

An Personen sind im Jahre 1877: 2625 139, an Frachtgut 988 965 Tonnen befördert worden. Hauptsächliche Frachtartikel waren Korn (594 887 T.), Reis (129 658 T.), Salz (58 609 T.), Sämereien (11 511 T.).

Ein Bild von der finanziellen Entwickelung gewährt folgende Zusammenstellung.

Digitized by Google

Jahr.	Einnahmen.			Betriebs- und Unterhaltungskosten.	Ueberschuß.
	Reiseverkehr. £	Frachtverkehr. £	Zusammen. £	£	£
1860 ...	39 913	36 487	76 400	46 979	29 421
1865 ...	149 449	200 007	349 456	177 817	171 639
1870 ...	187 112	306 101	493 213	259 693	233 520
1875 ...	226 049	363 343	589 392	414 204	175 188
1876 ...	237 370	393 904*)	652 095	419 813	232 282
1877 ...	247 447	649 673*)	919 901	545 178	374 723

4. Die Bombay-, Baroda- und Central India-Eisenbahn.

Die dieser Bahngesellschaft zugehörige Bahnlinie führt vom Colaba-Hafen in Bombay, längs der Küste nördlich, nach dem Haupt-Stapelplatze für ostindische Baumwolle, Surat (70 000 Einwohner), wo der Taptee-Fluß durch eine 1875′ lange Brücke von 30 Bogen, die 14′ tief und 53′ hoch ist, überschritten wird. Bei Surat wendet sich die Bahn von der Küste ab und durchschneidet demnächst bei Broach (30 000 Einwohner) die Nerbudda. Die über diesen Strom führende, 4187′ lange Brücke ist wiederholt von den Fluthen zerstört worden. Gegenwärtig wird dieselbe neu aufgeführt. Die dazu erforderlichen Materialien werden aus England bezogen und sind theilweise schon in Bombay eingetroffen; die Grundstein-Arbeiten sind im besten Gange. Zu den auf 322 550 £ veranschlagten Herstellungskosten wird nach einem mit der Regierung getroffenen Abkommen die gesammte, den garantirten Zinsbetrag übersteigende Einnahme verwendet; dieser Zinsüberschuß hat im letzten Jahre 21 131 £ betragen.

Nachdem die Bahn demnächst einen 20 Meilen langen Zweig nach Dubhoe entsendet hat, welcher auf Kosten des Gaikwars (Guicowar) von Baroda hergestellt und von der Gesellschaft in Betrieb genommen ist, führt dieselbe nach der Hauptstadt des Gaikwars, Baroda, mit 200 000 Einwohnern, wendet sich darauf nordwestlich, nimmt bei Anand einen Zweig von Dakor auf, geht bei dem mit prächtigen Moscheen geschmückten Ahmedabad (117 000 Einwohner) in gerade westliche Richtung über und endigt in Wudwan (32 000 Einwohner) auf der Halbinsel Kattywar. Bei Veerumgaum geht die im Betriebe der Gesellschaft befindliche, 22 Meilen lange Staatsbahn nach Patree ab, welche vorzugsweise für den Salztransport der Regierung im Mai 1873 eröffnet worden ist und unmittelbar am Golf von Cutch endigt.

Die Bahnlänge beträgt 421½ Meilen (678,19 km), mit Einschluß des Patree-Zweiges 444 Meilen (714,40 km), wovon 23¾ Meilen (37,41 km) doppelgeleisig sind. Es waren fertig gestellt im Jahre 1860: 35 Meilen, 1865: 305½, 1870: 307½, 1875: 408 Meilen und 1877: die ganze Bahn. An Stationen sind 80 vorhanden.

Das für die Bahnanlage aufgewendete Kapital beträgt 7 800 000 £ und hat im letzten Jahre einen Zinsertrag von 5 £ 6 s 4 d geliefert. An diesem Kapitale nehmen 6441 Personen Theil, wovon 46 in Indien wohnen. Der Durchschnitts-

*) Daneben vermischte Einnahmen: 20 821 bz. 22 781 £.

Digitized by Google

betrag an Kosten für die Meile Bahnlänge beläuft sich auf mehr als 18 500 £, obwohl einzelne Strecken zu dem bisher erreichten Mindestbetrage von 4000 £ pro Meile hergestellt sind. Dieses ungünstige Verhältniß wird kaum überraschen, wenn man erwägt, daß gerade die in Rede stehende Eisenbahn dem Einflusse störender Witterungsverhältnisse in außerordentlichem Maße ausgesetzt ist. Beispielsweise wurde im Jahre 1866 bei äußerst heftigen Monsunsfluthen der Betrieb auf einer 30 Meilen langen Strecke fast während des ganzen Monats August unterbrochen. Etwa 20 Lücken von 25 bis 100′ Länge waren in den aus Geröll, Stein und Erdarbeiten hergestellten, festen Bahnkörper gerissen worden. Beim September-Monsun im Jahre 1872 wurden die Brücken theils weggeschwemmt, theils beschädigt. Einen weiteren Beleg bildet die neuerlich erfolgte Zerstörung der kostbaren Nerbudda-Brücke.

Das Personal zählt 6137 Köpfe: 116 Europäer, 243 Ostindier und 5778 Eingeborene.

Ein großer Theil der erforderlichen Kohlen wird aus England bezogen; allein im Jahre 1877 wurden 23 011 Tonnen für einen Kostenbetrag von 33 013 £. von dort beschafft

Im Jahre 1877 wurden an Personen 4 435 101, an Frachtgut 530 065 Tonnen befördert. Hauptsächliche Frachtartikel waren Korn (119 636 Tonnen), Salz (50 887 T.), Sämereien ꝛc. (45 253 T.), Baumwolle (45 041 T.), Zucker (22 196 T.), Nutzholz (17 647 T.).

Die finanzielle Entwickelung erhellt aus folgenden Zahlen:

Jahr.	Einnahmen.			Betriebs- und Unterhaltungskosten.	Ueberschuß.
	Reiseverkehr.	Frachtverkehr.	Zusammen.		
	£	£	£	£	£
1860 ...	—	—	6 090	4 268	1 822
1865 ...	154 630	41 805	196 435	123 365	73 070
1870 ...	189 578	303 520	493 096	288 526	194 572
1875 ...	228 348	357 106	585 454	318 543	266 911
1876 ...	214 530	386 610*)	620 794	340 227	280 567
1877 ...	219 652	438 747*)	714 899	300 054	414 845

5. Die Scinde-, Punjab- und Delhi-Eisenbahn.

Die Bahn ist, wie bereits der Name andeutet, aus der Verschmelzung dreier verschiedenartiger Unternehmungen entstanden.

a. Die Sindh- (Scinde) Linie führt auf einer 109¾ Meilen (176,58 km) langen Strecke, wovon 4½ Meilen doppelgeleisig sind, den Indus entlang, von Kurrachee bis Kotree. Kurrachee liegt nahe am Indusdelta und ist schon jetzt ein bedeutender Handelshafen, welcher sowohl mit Europa in direkter Kabelverbindung steht, als auch durch Landlinien mit ganz Indien telegraphische Verbindung unterhält. Die 37 000 Einwohner zählende Stadt liegt etwa 3 Meilen vom Hafen entfernt. Obschon ein großer Theil des Verkehrs in Folge Eröffnung des Suez-Kanals nach Bombay abgeleitet worden ist, so hat der Ort doch als einziger Hafenplatz für

*) Daneben vermischte Einnahmen: 19 654 bz. 56 500 £.

Digitized by Google

das Sindh und Panjab sowie als einziger zweckmäßiger Ankerplatz in einem Umkreise von 500 Meilen außerordentlichen Werth. Viel bedeutender wird der Verkehr sich gestalten, wenn die schon längst in Aussicht genommene Euphratthalbahn*) eine Thatsache werden und Kurrachee den Uebergangspunkt für den indisch-europäischen Verkehr bilden wird.

Von Kotree aus wurde bis zu der kürzlich erfolgten Fertigstellung der Industhal-Staatsbahn Kotree-Mooltan eine regelmäßige Dampfschiffverbindung nach Mooltan auf Kosten der Gesellschaft unterhalten. Zu dem Zwecke war ein Schwimmdock von 300′ Länge und 80′ Breite mit einem Tiefgange von 12½′ in England erworben und, als erstes in Indien, im Juli 1869 bei Kotree aufgestellt worden.

b. Die 246¼ Meilen (396,22 km) lange Punjab-Linie führt von der alten Panjab-Stadt Mooltan mit 57 000 Einwohnern in nordöstlicher Richtung nach dem 99 000 Bewohner zählenden Lahore mit seinen berühmten Moscheen und dem nahe belegenen, 1½ Meilen langen und durch 450 Springbrunnen geschmückten Garten Shah Jehans. Von Lahore (Anschluß der Nord-Panjab-Staatsbahn) geht die Bahn noch eine kurze Strecke östlich bis zu dem nach dem Tempel »Amrita Saras« (Quelle der Unsterblichkeit) benannten Umritsur (Amritsur) mit 136 000 Einwohnern.

c. Die Delhi-Linie — 307¾ Meilen (494,77 km) — geht von Umritsur südöstlich, überschreitet den Beas-Fluß auf einer 8820′ langen Brücke von 34 Bogen, welche 43 bis 70′ tief und 21′ hoch ist, und wird bei Loodianah über den Sutlej mittels einer Brücke geführt, welche auf 59 Bogen ruht, 6456′ lang, 40 bis 50′ tief und 17,5′ hoch ist; diese Brücke wurde bei der großen Ueberschwemmung im Jahre 1871 nicht unerheblich beschädigt. Im weiteren Laufe berührt die Bahn die im Anblick des Himalaya belegenen Städte Umballa (24 000 Einwohner), Saharunpore mit berühmtem botanischen Garten (44 000 Einwohner), sowie Meerut (79 500 Einwohner) und endigt bei Ghazeabad, von wo eine kurze Strecke der East Indian-Bahn nach Delhi leitet, und wo andererseits Anschluß nach Calcutta vorhanden ist.

Die Gesammtlänge des Unternehmens beträgt 663¼ Meilen (1067,57 km). Es wurden in Betrieb genommen: die Sindh-Linie im Jahre 1861, die ersten 32 Meilen der Panjab-Linie im Jahre 1862, die Gesammtstrecke im Jahre 1865, die erste, 53 Meilen lange Strecke der Delhi-Linie 1867 und der Rest im Jahre 1870. An Stationen sind 68 vorhanden.

An Kapital sind 10 500 000 £ aufgewendet worden, welche einen Zinsertrag von 3 £ 15 s vom Hundert geliefert haben; die Regierung hat danach im letzten Jahre einen Zinszuschuß von 169 818 £ leisten müssen. Das Kapital ist auf 8975 Personen, darunter 57 in Indien ansässige, eingetragen worden. Im Durchschnitt beträgt der Kostenaufwand für eine Meile Bahnlänge 15 830 £.

Das Personal zählt 10 552 Köpfe: 376 Europäer, 172 Ostindier und 10 004 Eingeborene; außerdem waren bei dem Dampfschiff-Unternehmen der Gesellschaft bisher 1495 Personen, darunter je 55 Europäer und Ostindier, beschäftigt.

An Feuerungsmaterial wurden 5055 Tonnen Kohle und 194 Tonnen Coaks aus England bezogen.

Im Jahre 1877 wurden 2 741 430 Reisende und 775 092 Tonnen Fracht-

*) Vergl. Archiv für Post und Telegraphie Nr. 22, November 1878.

Digitized by Google

gut befördert, unter letzterem besonders Getreide (358 043 Tonnen), Sämereien (66 460 T.), Zucker (48 280 T.), Salz (19 025 T.) und Brennholz (16 880 T.).

Die finanzielle Entwickelung, einschließlich des Dampfschiff-Unternehmens erhellt aus folgenden Zahlen:

Jahr.	Einnahmen.			Betriebs- und Unterhaltungskosten.	Ueberschuß.
	Reiseverkehr.	Frachtverkehr.	Zusammen.		
	£	£	£	£	£
1865 ...	36 330	145 371	181 701	155 636	26 065
1870 ...	182 589	236 938	419 527	333 125	86 402
1875 ...	227 275	369 619	596 964	397 443	199 621
1876 ...	225 745	342 012*)	730 881	493 291	237 590
1877 ...	236 402	467 019*)	902 584	518 640	383 944

6. Die South Indian-Eisenbahn.

Die Südindische Eisenbahn ist die einzige Privatbahn, deren Linien in Meterspurweite erbaut sind. Sie ist im Jahre 1874 aus der Vereinigung der früheren Great Southern- und der Carnatic-Bahn entstanden.

a. Die erst im letzten Jahre fertiggestellte Linie von Madras nach Süden wendet sich zunächst einige Meilen von der Küste ab und nimmt bei Chingleput eine an der Madrasbahn bei Arconum entspringende Abkürzungsstrecke auf, welche bis zu der durch seine Pagoden-Tempel bekannten heiligen Stadt der Hindus, Conjeveram (20 000 Einwohner), vollendet ist. Von der südlicher belegenen Station Belper wird nach einem mit der französischen Regierung kürzlich getroffenen Abkommen eine Zweigstrecke nach Pondichery gebaut werden. In Cuddalore erreicht die Linie unmittelbar das Meer, wendet sich darauf einige Meilen landeinwärts und mündet bei Saliamungalum in die Bahnlinie Erode-Negapatam.

b. Die zweite Linie geht von Erode, einer Station der südwestlichen Madraslinie, nach Osten, führt über Trichinopoly (76 530 Einwohner) und endigt bei der Hafenstadt Negapatam mit 48 600 Einwohnern. Mangel an Verbindungswegen zur Eisenbahn, sowie an zweckmäßigen Hafeneinrichtungen lassen den Verkehr auf dieser Linie noch immer nicht zu gedeihlicher Entwickelung gelangen.

c. Die Südlinie entspringt in Trichinopoly, geht in südwestlicher Richtung nach Dindigul und gerade südlich über das uralte, durch seinen großen, 9 thürmigen Pagodentempel ausgezeichnete Madura mit 52 000 Einwohnern nach dem Hafen Tuticorin und mit einem anderen Zweige nach Tinnevelly (21 050 Einwohner).

Im Jahre 1861 waren 49 Meilen, 1865: 97¾, 1870: 186¾, 1875: 283¼, 1876: 580¾ und 1877: 601 Meilen (967,01 km) fertig gestellt; zu bauen sind noch 10 Meilen (16,09 km). An Stationen sind 84 vorhanden.

Das Anlage-Kapital beläuft sich auf 3 600 000 £ und ist auf 2601 Personen eingetragen. Im letzten Jahre ist ein Zinssatz von 4 £ 2 s erreicht worden; der Staat hat einen Zinszuschuß von 33 516 £ leisten müssen. Die Kosten für die

*) Daneben vermischte Einnahmen: 163 124 bz. 199 163 £.

Digitized by Google

Meile Bahnlänge stellen sich auf etwas über 5900 £, sind also erheblich niedriger, als für irgend eine andere Privatbahn in Indien.

Das Personal zählt 6385 Köpfe: 110 Europäer, 292 Ostindier und 5983 Eingeborene.

An Kohlen sind im Jahre 1877 5907 Tonnen für einen Kostenbetrag von 3188 £ aus England bezogen worden; die Fracht und Versicherungsgebühr hat 5517 £ betragen.

Zahl der im Jahre 1877 beförderten Personen: 4 047 615; beförderte Gütermenge: 387 571 Tonnen, darunter besonders Korn (233 016 T.), Granitsteine (41 298 T.), Salz (21 045 T.).

Die finanzielle Entwickelung ergiebt sich aus nachstehenden Zahlen:

Jahr.	Einnahmen.			Betriebs- und Unterhaltungskosten.	Ueberschuß.
	Reiseverkehr.	Frachtverkehr.	Zusammen.		
	£	£	£	£	£
1865 ...	19 127	16 109	35 236	17 451	17 785
1870 ...	42 372	32 108	74 480	46 613	27 867
1875 ...	54 228	49 125	103 353	49 774	53 579
1876 ...	113 402	68 821*)	190 785	101 633	89 152
1877 ...	152 968	145 167*)	309 852	157 647	152 205

7. Die Eastern Bengal-Eisenbahn.

Die eingeleisig hergestellte Bahn hat eine Länge von 159 Meilen (255,83 km) und entspringt unmittelbar in der Hauptstadt des indischen Kaiserreiches, Calcutta. Diese Residenz des Vicekönigs zählt etwa 1 Million Einwohner, deren größter Theil, neben einer nicht unbedeutenden Zahl Mohamedaner, aus Hindus besteht; Europäer und Eurasier wohnen ungefähr je 20 000 in der Stadt. — Die Bahn führt längs dem Hoogly (Ganges) bis Kooshtea (Anschluß der Northern Bengal-Bahn) und von dort in östlicher Richtung nach Goalundo, am Zusammenfluß des Ganges und Brahmaputra. Einige Meilen östlich von Kooshtea überschreitet die Bahn den Gorai-Fluß auf einer 1295′ langen Brücke, welche von 7 Bogen getragen wird, 43 bis 70′ tief und 21′ hoch ist.

Die Strecke Calcutta-Kooshtea wurde im Jahre 1862, die Reststrecke am 31. Dezember 1870 vom Vicekönig eröffnet. An Stationen sind 32 vorhanden.

Im Anschlusse an die Bahn besteht ein garantirtes Dampfschiff-Unternehmen, von welchem regelmäßige Fahrten auf dem Ganges, Brahmaputra und den Nebenströmen von Goalundo aus unterhalten werden. Dabei finden 436 Personen (13 Europäer) Beschäftigung.

Das Anlagekapital im Betrage von 3 108 400 £ ist auf 1982 Theilhaber eingetragen und hat im letzten Jahre einen Prozentsatz von 8 £ erzielt. Die Kosten für die Meile Bahnlänge stellen sich auf etwa 18 700 £.

Das Bahnpersonal zählt 6270 Köpfe: 142 Europäer, 66 Ostindier und 6062 Eingeborene.

Die zur Verwendung kommende Kohle wird lediglich aus Indien bezogen.

*) Daneben vermischte Einnahmen: 8562 bz. 11 717 £.

Digitized by Google

Im Jahre 1877 sind an Personen 1 864 490 und an Frachtgut 440 117 T. befördert worden, darunter namentlich Jute (128 309 T.), Reis (119 686 T.), Korn (43 104 T.), Sämereien (42 034 T.).

Die finanzielle Lage erhellt aus nachstehender Zusammenstellung.

Jahr.	Einnahme.			Betriebs- und Unterhaltungskosten.	Ueberschuß.
	Reiseverkehr.	Frachtverkehr.	Zusammen.		
	£	£	£	£	£
1865 ...	62 158	50 682	112 840	54 094	58 746
1870 ...	70 533	107 539	178 092	99 187	78 905
1875 ...	110 298	185 520	295 818	190 081	105 737
1876 ...	108 542	181 067 *)	333 662	154 151	179 511
1877 ...	117 793	268 712 *)	442 477	181 730	260 747

8. Die Oude und Rohilcund-Eisenbahn.

Die Bahn lehnt sich im Wesentlichen an das East Indian-Unternehmen an. Die Hauptlinie entspringt bei Chunar in der Nähe von Benares an der ostindischen Bahn, woselbst Vorarbeiten zur Herstellung einer festen Brücke über den Ganges eingeleitet sind, der Verkehr aber vorläufig noch durch eine Dampffähre vermittelt wird. Die Bahn führt weiter in nordwestlicher Richtung nach Akberpore bei Shagunge, wo künftig eine Abkürzungsstrecke von Buxar (Baxar) einmünden soll. Nachdem die Bahn bei Nawabgunge (Barabunkee) den 21 Meilen langen Byramghatzweig aufgenommen hat, wendet sie sich in südwestlicher Richtung nach Lucknow (285 000 Einwohner). Hier mündet ein von Cawnpore ausgehender, weiterer Anschluß zur East Indian ein, welcher den Ganges mittels einer Brücke von 25 Bogen überschreitet, die 2750′ lang, 50 bis 65′ tief und 31,66′ hoch ist. Von Lucknow führt die Linie nordwestlich über Shahjehanpore (72 000 Einwohner) und Bareilly, die Hauptstadt Rohilcunds mit 106 000 Bewohnern, nach Chundausi, wo ein dritter Anschluß von der East Indian, der Allygurh-Zweig, mündet. Auf dieser Zweigstrecke führt bei Rajghat eine Brücke über den Ganges, welche von 33 Bogen getragen wird, 3040′ lang, 55′ tief und 24,39′ hoch ist. Von Chundausi geht die Bahn nördlich nach Moradabad (57 300 Einwohner). Die Weiterführung bis Saharunpore an der Linie zwischen Delhi und Lahore ist in Aussicht genommen.

Von diesem Unternehmen waren im Jahre 1871: 42 Meilen, 1875: 542¾ und 1877: 543¾ (874,89 km) fertig gestellt; zu bauen sind noch 168¼ Meilen (270,71 km). An der Bahn sind 80 Stationen belegen.

Das Anlagekapital von 5 750 000 £ ist von 2762 Theilhabern hergegeben worden und hat im letzten Jahre einen Zinsertrag von 3 £. 10 s geliefert; die Regierung hat demnach einen Zinszuschuß von 56 242 £ leisten müssen. Die Kosten für die Meile Bahnlänge stellen sich auf etwa 10 590 £.

Bei dem Unternehmen werden 6895 Personen beschäftigt: 214 Europäer, 87 Ostindier und 6594 Eingeborene.

*) Daneben vermischte Einnahmen: 44 053 bz. 55 972 £.

Digitized by Google

Die zur Verwendung kommenden Kohlen werden sämmtlich von ostindischen Kohlenfeldern beschafft.

Im Jahre 1877 sind 2 753 772 Reisende und 631 938 Tonnen Frachtgut befördert worden, darunter insbesondere Korn (247 422 Tonnen), Sämereien (52 451 T.), Salz (43 350 T.), Reis (25 545 T.), Brennholz (12 180 T.) und Nutzholz (10 483 T.).

Ueber die finanzielle Entwickelung giebt nachfolgende Zusammenstellung Aufschluß.

Jahr.	Einnahme.			Betriebs- und Unterhaltungskosten.	Ueberschuß.
	Reiseverkehr.	Frachtverkehr.	Zusammen.		
	£	£	£	£	£
1870 ...	16 329	8 254	24 583	17 605	6 978
1875 ...	137 585	137 587	275 122	164 273	110 849
1876 ...	156 851	164 091 *)	341 141	206 807	134 334
1877 ...	172 869	218 618 *)	434 181	227 420	206 761

B. Die Staatsbahnen.

Das System der garantirten Privatbahnen mit seinen großen Mängeln und vielfacher Mißwirthschaft fand in dem Vicekönig Lord Lawrence und seinem Nachfolger Grafen Mayo, sowie in den Staatssekretären Sir Stafford Northcote und dem Herzoge von Argyll lebhafte Widersacher. Es wurde demzufolge beschlossen, die Herstellung neuer Bahnen fortan nur auf Staatskosten erfolgen zu lassen, und im Jahre 1870 begann man mit den Feldarbeiten, nachdem schon vorher von Seiten der Regierung die erforderlichen Landesaufnahmen stattgefunden hatten und die Pläne, Abschätzungen und Berechnungen aufgestellt worden waren.

Die zur Ausführung genehmigte Bahnlänge beträgt im Ganzen 3847¼ Meilen (6190,63 km) gegenüber 6215¼ Meilen (10 000,34 km) Bahnlänge der Privatgesellschaften. Von den Staatsbahnen sind 2014¾ Meilen (3241,73 km) fertig gestellt und 1832¾ Meilen (2948,89 km) noch unvollendet. Die Mehrzahl der bestehenden Staatsbahnen ist von nur kurzer Ausdehnung; soweit im Folgenden nicht ein Anderes ausdrücklich angegeben ist, sind dieselben in Meterspurweite eingeleisig erbaut.

Das bis Ende Oktober 1877 für die Staatsbahnen aufgewendete Anlagekapital beträgt 17 661 600 £; für die Monate November und Dezember 1877 treten noch etwa 300 000 £ hinzu. In welcher Weise sich dieses Kapital auf die einzelnen Linien vertheilt, und wofür die Beträge hauptsächlich aufgewendet worden sind, geht aus der beiliegenden Uebersicht D hervor.

An Betriebsmitteln besitzen die Staatsbahnen 162 Lokomotiven, 518 Personenwagen und 2469 Güterwagen.

Fast auf allen Staatsbahnen bestehen drei Wagenklassen. Die Fahrpreise weichen auf den einzelnen Linien von einander ab, sind aber meistens niedriger bemessen, als diejenigen auf den Privatbahnen. Die Frachtsätze übersteigen dagegen meist die auf den Privatbahnen zur Anwendung kommenden Sätze.

*) Außerdem vermischte Einnahmen: 20 199 bz. 42 694 £.

Digitized by Google

Die Zahl der beförderten Personen betrug im Jahre 1877 insgesammt 4 357 772, die Fracht 687 575 Tonnen. Die Vertheilung der Reisenden auf die einzelnen Wagenklassen bz. der Fracht auf die Tarifklassen ist für die in Betracht kommenden Bahnlinien in der Anlage E zusammengestellt. In gleicher Weise ist das finanzielle Ergebniß für die Jahre 1876 und 1877 in der Anlage F tabellarisch zur Anschauung gebracht.

Die Staatsbahnen bestehen aus nachfolgenden Linien.

1. »Calcutta and South Eastern«, früher Privatbahn, geht von Calcutta nach der Mündung des Ganges bei Mutlah. Da der Canninghafen bei Mutlah unvollendet ist und für den Schiffsverkehr wenig Bequemlichkeit bietet, so ist der Verkehr auf der Bahn noch äußerst gering. Die Aufbesserung des Hafens ist jedoch von der »Land Company« mit einer Summe von 600 000 £ in Angriff genommen worden.

Gesammtlänge der Bahn: 28 Meilen (45,05 km), wovon 15 Meilen im Jahre 1862 und der Rest im Jahre 1863 eröffnet wurden. 8 Stationen. Personal: 262 (3 Europäer, 2 Ostindier, 257 Eingeborene).

2. »Nulhatty-Bahn«, mit 4′ Spurweite, führt von Nulhatty, einer Station der East Indian an der alten Hauptlinie nach Azimgunge in der Nähe der ehemaligen Hauptstadt Bengalens, Moorshedabad (46 200 Einwohner). — Bahnlänge 27½ Meilen (44,25 km), welche im Jahre 1863 fertig gestellt wurden. 7 Stationen. Personal: 171 (2 Europäer und 169 Eingeborene).

3. »Northern Bengal« führt von Kooshtea an der Eastern Bengal nach dem am Fuße des Himalaya 7200′ hoch belegenen Darjeeling. Die zur Ausführung bestimmte Länge beträgt 241 Meilen (387,77 km), wovon 208¼ Meilen (335,07 km) vollendet sind. — Am 20. August 1877 wurde die Bahn bis Atraie, einer Station am Flusse gleichen Namens und im Januar 1878 bis zum Fuße der Vorberge eröffnet. 14 Stationen. Personal 2296 (30 Europäer, 20 Ostindier, 2238 Eingeborene).

Die Bahn hat für die bedeutenden Theedistrikte jener Gegend besondere Wichtigkeit. Nach ihrer Vollendung werden Thee und andere Produkte aus Darjeeling, zu deren Beförderung nach Calcutta bisher 14 Tage erforderlich waren, in fast ebenso viel Stunden dorthin übermittelt werden.

4. »Punjab Northern« von Lahore nordwestlich nach Peshawur, der ehemaligen Hauptstadt Ost-Afghanistans (59 000 Einwohner). Die Bahn wird mit Normalspurweite erbaut und ist auf der Strecke Lahore-Jhelum, 103 Meilen (165,73 km), vollendet; auf dieser Strecke wird der Chenab (Tschinab) mittels einer 9088′ langen Brücke von 64 Bogen überschritten, welche etwa 75′ tief und 20′ hoch ist. Die weitere Strecke Jhelum-Rawulpindee (Stadt mit 19 300 Bewohnern) ist der Vollendung nahe, während für das Endstück erst die Aufnahmen ausgeführt sind. Die Gesammtlänge wird 427¾ Meilen (688,24 km) betragen. 20 Stationen. Personal: 1251 (47 Europäer, 20 Ostindier, 1184 Eingeborene).

5. »Assam«; noch Projekt, genehmigte Bahnlänge 110 Meilen (176,99 km). Die Bahn wird von der Northern Bengal in der Nähe bei Rungpore (15 000 Einwohner) abzweigen, über Doobree nach Gowalpara führen und die erste Schienenverbindung für die Provinz Assam bilden.

6. »Indus Valley«. Die Industhalbahn, welche erst kürzlich (Oktober 1878) fertiggestellt ist, füllt die bisherige Lücke in der Schienenstraße zwischen

Digitized by Google

Kurrachee und Lahore aus und geht von Kotree nach Mooltan. Die 500¼ Meilen (804,91 km) lange Strecke ist mit Normalspurbreite hergestellt worden. Einige schwierigere Arbeiten, darunter namentlich die Indusbrücke zwischen Sakhar und Bakhar (Bhukkur), wo vorläufig der Verkehr durch starke Dampffähren ausgeführt wird, harren noch der Vollendung; dagegen ist die im Laufe der Strecke belegene Napierbrücke über den Sutlej bei Bhawalpore, welche, bei einer Länge von 4224′, einer Tiefe von 100′ und einer Höhe von mehr als 30′, durch 16 Bogen getragen wird, schon längere Zeit fertig. — Der Bahnkörper wird voraussichtlich dem Einflusse der Ueberschwemmungen in besonderem Maße ausgesetzt sein, und es wird zur Verhütung von Beschädigungen sicherlich großer Wachsamkeit bedürfen.

7. »Rajputana«. Diese 400 Meilen (643,6 km) lange Staatsbahn führt von Agra westlich bz. von Delhi südlich zunächst nach Jeypore, in dessen Nähe beide Zweige sich vereinigen; die Bahn geht darauf in südwestlicher Richtung nach Ajmere (35 000 Einwohner) und von dort eine kurze Strecke südlich bis Nusseerabad (17 000 Bewohner). Von hier wird die Linie durch die Neemuch-Staatsbahn weitere Fortsetzung nach Süden bis Kundwha an der Great Indian Peninsular finden, während von Ajmere aus eine Verbindung mit Ahmedabad durch die Western Rajputana-Staatsbahn hergestellt werden soll. Bei Agra leitet eine Brücke von 16 Bogen, 2272′ Länge, 70′ Tiefe und 31,66′ Höhe über die Jumna.

Im Jahre 1873 waren 92½, 1875: 379¾ Meilen und 1876 die gesammte Strecke im Bau vollendet. 48 Stationen. Personal: 4936 (149 Europäer, 86 Ostindier, 4701 Eingeborene).

8. »Neemuch und Holkar«. Die Bahn bildet eine unmittelbare südliche Fortsetzung der vorbezeichneten Linie und wird Nusseerabad mit Kundwha über Neemuch in Gwalior und Indore, die malerische Hauptstadt des Maharaja Holkar, verbinden. Von der nördlichen Strecke — Neemuch-Linie — sind 36½ Meilen (58,73 km), von der südlichen — Holkar-Linie — 71 Meilen (114,24 km) vollendet. Die genehmigte Bahnlänge beträgt 390 Meilen (627,51 km). 15 Stationen. Personal: 921 (33 Europäer, 21 Ostindier, 867 Eingeborene).

9. »Patree«. Die normalspurig hergestellte, 22½ Meilen (36,20 km) lange Zweigstrecke, welche im Jahre 1873 eröffnet wurde, befindet sich im Betriebe der Bombay, Baroda und Central India (vergl. A 4). Eine Fortsetzung der Bahn durch die etwa 6 Meilen breite »Run of Kutch« bei Molia ist in Aussicht genommen.

10. »Wurdha-Valley« im Betriebe der Great Indian Peninsular (vergl. A. 2 c.).

11. »Tirhut« bildet einen Zweig der East Indian von Barh bei Patna nach Durbunga und weiter nördlich. Die vollendete Strecke — 79¼ Meilen (127,52 km) — wurde zum großen Theil, unter Verwendung der für die Rajputana-Bahn bestimmten Eisenbahnmaterialien, im Jahre 1874 innerhalb dreier Monate erbaut, um der Hungersnoth in Tirhut wirksam entgegenzutreten. 11 Stationen. Personal: 743 (28 Europäer, 12 Ostindier, 703 Eingeborene).

Die genehmigte Bahnlänge beträgt 367½ Meilen (590,90 km).

12. »Rangoon and Irawaddy-Valley« ist die erste, in Britisch Burma erbaute Bahn, welche die Hauptstadt Rangoon (100 000 Einwohner) längs des Irawaddy-Thales mit dem 25 000 Bewohner zählenden Prome in unmittelbare Schienenverbindung bringt. Diese im Mai 1877 eröffnete Strecke ist 163 Meilen (262,26 km) lang und wird noch 42 Meilen (67,58 km) weiter bis

Digitized by Google

Alanmyo ausgedehnt werden. 18 Stationen. Personal 2000 (75 Europäer, 62 Ostindier, 1863 Eingeborene).

Eine andere, auf 161¾ Meilen (260,25 km) berechnete Staatsbahn (Rangoon and Sittang Valley) soll von Rangoon nach der Grenzstadt Toungnoo (9410 Einwohner) erbaut werden.

13. »Sindia«. Die in Normalspurweite zur Ausführung gelangende Bahn wird in einer Länge von 74¾ Meilen (120,26 km) Agra mit Gwalior, dem Sitze des Maharaja's Sindia verbinden und ist auf einer kurzen Strecke (Agra-Dholpore) fertig gestellt.

14. »Western-Rajputana«, genehmigte Länge 299½ Meilen (481,9 km). Die Linie wird die südwestliche Fortsetzung der Bahn Agra- bz. Delhi-Ajmere bilden und in Ahmedabad zum Anschluß an die Bombay- und Baroda-Bahn endigen. Der erste Theil der Linie von Ajmere nach Beawur, 35¾ Meilen, sollte noch im Laufe des Jahres 1878 eröffnet werden; eine weitere, 81¾ Meilen lange Strecke ist im Bau, ebenso ein von Ahmedabad ausgehender, 78 Meilen langer Theil. Zur Ausführung des 104 Meilen langen mittleren Stückes sind noch keine Vorbereitungen getroffen.

15. »Nagpore and Chattisghar«; genehmigte Länge 123½ Meilen (198,71 km). Die in Aussicht genommene Linie wird eine östliche Verlängerung der Zweigbahn Bhosawul-Nagpore bilden.

16. »Dhond and Munmar«, normalspurig in einer Länge von 145 Meilen (233,30 km), wurde während der Hungersnoth im August 1877 in Angriff genommen und im April 1878 vollendet. Die Bahn verbindet die beiden Linien Bombay-Jubbulpore-Allahabad und Bombay-Madras und demgemäß die Bahnsysteme von Nord- und Süd-Indien in der Weise, daß der Durchgangsverkehr nicht mehr über die Ghats geleitet zu werden braucht.

17. »Berar«. Kurze Zweigstrecken der Nagpore-Linie nach Khamgaon und Amraoti, welche von der Great Indian Peninsular (vergl. A 2) in Betrieb genommen sind.

18. »Nizams Government«, von Wadi an der Linie Bombay-Madras nach Hyderabad und Secunderabad. Der Betrieb wird von der Great Indian Peninsular ausgeführt (vergl. A 2).

19. »Baroda State«. Die Bahn wird mit einer Spurweite von nur 2′ 6″ hergestellt und erhält eine Länge von 55¼ Meilen (88,89 km), wovon 20 Meilen (32,18 km) im Jahre 1876 eröffnet sind. Der Betrieb und Weiterbau der von Meagam bis Dubhoe führenden Strecke wird von der Bombay- und Baroda-Bahn (vergl. A 4) wahrgenommen.

20. Provinzialbahn »Muttra and Hattras«, 29 Meilen (43,44 km), welche im Jahre 1875 eröffnet worden sind. Die Linie bildet eine Zweigstrecke der East Indian im Norden von Agra. Zu den 104 596 £ betragenden Anlagekosten sind ⅔ aus Provinzialfonds und ⅓ von örtlichen Betheiligten hergegeben worden.

21.*) Die in Aussicht genommene Provinzialbahn »Patna-Gya« soll bei einer Länge von 58 Meilen (93,32 km) Normalspurweite erhalten und einen Zweig der East Indian bilden.

---

*) Die weiteren in Aussicht genommenen Staatsbahnen, welche über die Vorarbeiten noch nicht wesentlich hinausgediehen sind, finden sich in der Anlage D mit aufgeführt.

Digitized by Google

III.

Britisch-Indien hat einschließlich der Tributärstaaten einen Flächeninhalt von 3 801 176 qkm oder 69 033,4 geographischen Quadratmeilen mit 239 404 600 Bewohnern. (Zählung vom Jahre 1872)*). Auf einen Quadratkilometer entfallen im Durchschnitt 63 Einwohner**). Indien ist danach etwas größer, als Süd-, West- und Central-Europa zusammengenommen (ganz Europa mit Ausschluß von Rußland und Skandinavien), oder über siebenmal so groß als das Deutsche Reich, während die Einwohnerzahl etwa $\frac{2}{3}$ der Bewohner Europa's oder über fünfmal mehr als die Bewohnerzahl Deutschlands ausmacht.

Das indische Bahnnetz umfaßt 8051¾ Meilen = 12 955,26 km mit über 900 Stationen***). Der oben in Vergleich gezogene Theil Europas besitzt etwa 125 000 km Eisenbahn†), mithin ein fast zehnmal so dichtes Bahnnetz, obgleich die mit Eisenbahnen nur spärlich bedachte Balkan-Halbinsel bei dieser Berechnung mit eingeschlossen ist. In Indien entfallen auf 1 qkm Landfläche 0,003 km Bahnlänge und 0,0002 Stationen oder 1 km Bahnlänge auf 293 qkm und eine Station auf etwa 4220 qkm, d. i. ein Gebiet, welches den beiden Herzogthümern Sachsen-Meiningen und Sachsen-Coburg-Gotha an Größe beinahe gleichkommt. Auf eine geographische Quadratmeile kommen 0,18 km Eisenbahn (in Großbritannien 4,75 km und in Preußen 2,67 km); auf je 10 000 Einwohner entfallen 0,54 km Bahnlänge (in Großbritannien 8,45 und in Preußen 6,53 km).

An Postanstalten waren im Jahre 1877: 3661††) oder über viermal so viel als Eisenbahnstationen vorhanden. Die Zahl der Telegraphenanstalten im Jahre 1877: 956††) übersteigt um etwas die Stationszahl der Eisenbahnen. Die Länge der Telegraphenlinien: 28 543 km beträgt mehr als das Doppelte der Bahnlänge.

Am 30. September 1877 bestand das indische Eisenbahn-Dienstpersonal aus 132 040 Personen, darunter befanden sich 3607 Europäer, 3319 Ostindier und 125 114 Eingeborene. Die Europäer machen 2,75 und die Ostindier 2,51 Prozent des Gesammtpersonals aus.

Zur Zeit müssen die Ingenieure, Directoren, Inspectoren und Werkmeister, zum kleineren Theil auch das Büreau-Personal, die Lokomotivführer und Schaffner aus Europa geholt werden. Die Besoldungen der europäischen Beamten sind 3—4 mal so hoch wie in England und betragen zehnmal so viel wie diejenigen der Eingeborenen. Letztere sind zu mechanischen Arbeiten sehr befähigt und leisten in den Lokomotivschuppen recht gute Dienste; auch zu den schwierigeren Leistungen eines Lokomotivführers finden die Eingeborenen schon in größerer Zahl Verwendung. Allgemein wird ihre Ausdauer, Stärke und Regelmäßigkeit lobend anerkannt.

*) Nach den Angaben von »Behm und Wagner, die Bevölkerung der Erde, V.«, (Ergänzungsheft Nr 55 zu Petermann's Mittheilungen, Juli 1878. Gotha, Justus Perthes). Anderweite Angaben weichen zum Theil wesentlich ab.

**) Nach derselben Quelle entfallen in Europa im Durchschnitt 31,6 in Großbritannien 108,7, im Deutschen Reiche 79,1, in Frankreich 69,8, in Oesterreich-Ungarn 60,0 Einwohner auf 1 qkm.

***) Mit Ausschluß der Industhalbahn 886 Stationen. Die Zahl der erst jetzt eröffneten Stationen dieser Bahn haben wir nicht mit Sicherheit feststellen können.

†) Berechnet nach den Angaben bei den einzelnen Ländern im Gothaischen genealogischen Taschenbuch 1878.

††) Nach den amtlichen Statistiken der internationalen Büreaus in Bern.

Digitized by Google

Gebildete Eingeborene füllen die Stellen als Stationsvorsteher, Rechnungsbeamte, Assistenten der Betriebsdirectoren, Expedienten und Schaffner zufriedenstellend aus; ein Theil dieses Personals wird jedoch stets aus Europäern bestehen müssen.

An verschiedenen Plätzen neben der Bahn sind Eisenbahnstädte für die Europäer und ihre Familien mit Kirchen, Schulen, Instituten, Bädern, Kaufläden und Buchhandlungen entstanden. Ball und Billard werden hier mit derselben Energie wie in England gespielt. Die Kinder werden unterrichtet und gehen später zur Beschäftigung ihrer Väter über. Die Frage wegen zweckmäßiger Erziehung dieser Kinder, deren Zahl sich annähernd auf 3660, darunter 1100 Eurasier, beläuft, nimmt die Aufmerksamkeit der leitenden Kreise lebhaft in Anspruch. Man ist der Ansicht, daß diese Kinder nach Erlangung des schulpflichtigen Alters aus den ungesunden Ebenen in das Hügelland gebracht und dort nach europäischer Art gehalten werden sollten. Die Scinde, Punjab und Delhi-Eisenbahn hat mit Gründung einer von 28 Kindern besuchten Schule in dem 5000′ hoch belegenen Mussoorie den Anfang gemacht. Die Kinder sollen hier in körperlicher und sittlicher Beziehung wohl gedeihen, ja, im Vergleich zu den Kindern in der Ebene ein Bild strotzender Gesundheit bieten. Von einem kräftigen Einschreiten der Regierung erwartet man eine weitere, ausgedehnte Entwickelung dieser heilsamen Einrichtung.

Die East Indian-Bahngesellschaft sucht das Interesse ihrer Beamten an dem Unternehmen dadurch zu wecken, daß sie bei einem Zinsertrage von mehr als 6 Prozent einen Gewinnantheil dem Sparkassen-Kapitale der Beamten zuführt. Die Beamten nehmen an dieser Sparkasse insofern Theil, als sie regelmäßig einen bestimmten Besoldungsabtrag einzahlen. Im Jahre 1875 betrug der von der Gesellschaft gewährte Kapitalzuschuß 29 000 £. In veränderter Weise wird der Grundsatz auch bei der Oude and Rohilcund-Bahn angewendet, wo man — statt auf den Stationen eine bestimmte Arbeiterzahl zum Beladen und Entladen der Wagen zu unterhalten — dieses Geschäft den Stationsvorstehern durch Verträge überlassen hat, welche ihnen einen kleinen Nutzen gewähren und somit ihr Interesse an der Verkehrszunahme anregen.

Wenn wir das auf dem gesammten indischen Bahnnetze im Jahre 1877 erzielte Betriebsergebniß zusammenfassen, und damit den Verkehr des Jahres 1876 vergleichen, so ist zunächst eine außerordentliche Verkehrssteigerung zu bestätigen.

Der Güterverkehr stieg von 5 793 949 auf 8 309 943 Tonnen*), also um 2 515 994 Tonnen; die Einnahme hieraus vermehrte sich von 5 651 357 £ auf 7 669 314 £ (153 386 280 Mark**), mithin um 2 017 957 £. Diese Steigerung ist hauptsächlich eine Folge der vermehrten Beförderung von Getreide, welches auf weite Entfernungen aus den oberen Provinzen und aus Bengalen nach dem Süden geschafft werden mußte.

Die Zahl der Reisenden steigerte sich von 30 555 756 auf 34 143 512, d. i. um 3 587 756 Personen***); die betreffende Einnahme von 2 655 067 £ auf 2 843 951 £ (56 879 020 ℳ)†), also um 218 353 £. Die größte Zahl der Reisenden entfiel auf die 3. (4.) Klasse: 33 169 217 Personen mit 2 162 978 £ Ertrag; es folgen die 2. Klasse mit 763 420 Reisenden und 164 684 £ Ertrag

*) In Großbritannien 209 Millionen, in Preußen 95 Millionen Tonnen.
**) Jahresertrag in Großbritannien 675 Millionen, in Preußen 372½ Millionen Mark.
***) Zahl der Reisenden in Großbritannien 538 Millionen, in Preußen 116¼ Millionen.
†) Personengeld-Einnahme in Großbritannien 523 Mill., in Preußen 145¼ Mill. Mark.

Digitized by Google

und die erste Klasse mit 210 875 Personen und 136 121 £ Ertrag*). Jeder Reisende legte im Durchschnitt 60 Meilen oder 96,54 km zurück**). Auf 7 Einwohner kommt im Jahre eine Eisenbahnreise; auf jeden Einwohner in Großbritannien entfallen jährlich 17 Reisen, in Preußen 5 Reisen.

Die Einnahmen aus dem Reiseverkehr betrugen 25,77, aus dem Frachtverkehr 69,37 Prozent***), den Rest bildeten vermischte Einnahmen.

Im Frachtverkehr ist ein weit günstigerer Fortschritt als im Reiseverkehr zu erkennen. Im Durchschnitt wurde jede Tonne 236 Meilen (379,72 km) weit befördert†). Die Steigerung in den einzelnen Artikeln, verglichen mit dem Verkehr des Jahres 1872, erhellt aus folgenden Zahlen.

Getreide 3 433 953 gegen 586 133 Tonnen, Salz 462 716 gegen 248 586 T., Kohle 673 168 gegen 403 632 T., Taback 46 451 gegen 31 055 T., Zucker 305 236 gegen 124 790 T., Häute 67 363 gegen 59 646 T. (Zunahme zum Theil wegen der größeren Sterblichkeit unter dem Vieh aus Anlaß von Futtermangel), Baumwolle (verminderter Verkehr) 188 902 gegen 201 611 T.

Wegen unzureichender Betriebsmittel sind mehrfach Klagen laut geworden. Die Vermehrung der Lokomotiven um 111 (1876: 1519, 1877: 1630), der Güterwagen um 1434 (1876: 27 829, 1877: 29 263) und der Personenwagen um 203 (1876: 4691, 1877: 4894) entsprach nicht der allgemeinen Verkehrssteigerung††). Zur Verminderung der Zugmeilen bz. behufs Bildung großer und schwerer Züge sind neuerdings kräftigere Lokomotiven von England nach Indien gesandt worden.

Die Unterhaltungs- und Betriebskosten beliefen sich im Jahre 1877 auf 4 883 115 £ oder 97 662 300 ℳ†††). Die Ausgaben betrugen 43,79 pCt. der Brutto-Einnahme*†).

Die Beschaffung der Kohle spielt für die indischen Bahnen, wie aus den Angaben bei den einzelnen Bahngesellschaften hervorgeht, eine außerordentlich wichtige Rolle. Es ist einleuchtend, daß denjenigen Bahnen, welche ihren Kohlenbedarf aus England oder Australien beziehen und dabei an Fracht und Versicherungsgebühr mehr aufwenden müssen, als der Werth der Kohle im Ursprungslande beträgt, außergewöhnlich hohe Betriebkosten erwachsen. Nur wenige indische Bahnen befinden sich in der glücklichen Lage, ergiebige Kohlenfelder in der Nähe zu besitzen, denn weder im südlichen noch im nordwestlichen Theile Indiens bz. im Norden des Ganges sind größere Kohlenlager bisher entdeckt worden. Am günstigsten stellen sich die Verhältnisse der East Indian-Bahn, welche ausgedehnte Kohlenfelder bei Kurhurballi und Serampore selbst im Betrieb hat. Erstere sind vom 1. Januar 1871 ab auf 82 Jahre gegen einen Jahreszins von 50 729 Rupien (101 458 ℳ) von der Regierung gepachtet. Bei einer jährlichen Ausbeute von mehr als 5 000 000 Maunds (1 Maund = 33,868 kg) hat die Gesellschaft für jede weitere Maund 1 Rupie

*) In Großbritannien: 3. Klasse 427 Millionen, 2. Klasse 66¼ Millionen, 1. Klasse 44½ Millionen Reisende; in Preußen: 3. Klasse 58¾ Millionen, 4. Klasse 39 Millionen, 2. Klasse 17 Millionen, 1. Klasse 1⅓ Millionen Reisende.

**) In Preußen 32,6 km.

***) In Großbritannien 44 bz. 56, in Preußen 28 bz. 72 Prozent.

†) In Preußen 86,3 km.

††) In Großbritannien sind vorhanden: 12 994 Lokomotiven, 37 500 Personenwagen und 366 850 Güterwagen; in Preußen: 6790 Lokomotiven, 10 104 Personenwagen, 141 920 Güterwagen. — Vergl. im Uebrigen Anlage A.

†††) In Großbritannien 670⅝ Millionen, in Preußen 345⅔ Millionen Mark.

*†) In Großbritannien 54, in Preußen 62 Prozent.

Digitized by Google

Entschädigung an die Regierung zu entrichten. Sobald die Eisenbahn in Staatsbesitz übergeht, findet der Pachtvertrag sein Ende; ferner ist die Regierung ermächtigt, den Vertrag nach je zehn Jahren ihrerseits aufzuheben. Die Serampore-Minen sind von dem Tekait von Serampore gegen einen Jahresbetrag von 4943 Rupien (9886 *M.*) gepachtet. — Im Allgemeinen ist die indische Kohle weniger gut als die englische; nur die bengalische soll der englischen an Güte fast gleichkommen. Von der Nerbudda-Kohle (vergl. unter II. A Nr. 2) müssen 33 Centner verwendet werden, wo 20 Centner englischer Kohle ausreichen würden, und die Wurrora-Kohle besitzt nur die halbe Heizkraft der englischen.

Die den indischen Eisenbahnen eigenthümlichen Unfälle werden vorzugsweise durch die Heftigkeit der Elemente verursacht. Bei plötzlichem Anwachsen der Ströme sind Brücken zerstört worden und Eisenbahnzüge in die Tiefe gestürzt. Fast alljährlich werden in der Regenzeit Bahndämme und Brücken mehr oder weniger beschädigt und Bahnstrecken Tage und Wochen lang betriebsunfähig. Einmal ward ein Dorf im Sindh von einem Gießbache fortgerissen und brachte eine Eisenbahnbrücke mit zu Falle. Ein anderes Mal wurde ein Zug durch einen Orkan umgeworfen. Bisweilen sind wilde Thiere die Veranlassung zu Unfällen. So wurde ein Zug von einem Elephanten angegriffen, und ein weiterer Zug von einem Büffel zum Entgleisen gebracht. Immerhin sind dies seltene Fälle; im Ganzen ist eine Reise mit den indischen Bahnen nicht minder sicher als eine Reise bei uns. Mitunter sterben arme Leute vor Hitze und Ermüdung in den Wagen; dies sind meist solche, welche die Reise überhaupt nicht hätten unternehmen dürfen, abgelebte Geschöpfe, die vielleicht den letzten Versuch machten, irgend eine heilbringende Kapelle zu erreichen.

Die während des Jahres 1877 im Bahnbetriebe vorgekommenen Tödtungen und Verletzungen ergiebt die angeschlossene Tabelle G.

IV.

Als in Regierungskreisen die Herstellung von Eisenbahnen für Indien beschlossen war, ließ sich das erforderliche Anlagekapital auf Gefahr von Privatleuten unmöglich beschaffen. Indische Kapitalisten wagen in der Regel nur solche Anlagen, von welchen sie mit Sicherheit einen zwölfprozentigen Nutzen erwarten, und englische Kapitalisten hatten noch eine zu frische Erinnerung an Verluste in Eisenbahnanleihen des eigenen Landes, als daß sie Neigung fühlen konnten, ihr Geld für ähnliche Zwecke außerhalb Landes zu geben. Hiernach blieb der Regierung nur die Wahl, entweder den Bau selbst in die Hand zu nehmen, oder Aktiengesellschaften damit zu beauftragen und diese gegen jede Gefahr sicherzustellen. Lord Dalhousie entschied sich für das Letztere in der Voraussetzung, daß die Privatgesellschaften nicht viel langsamer als die Regierung bauen, und die Durchschnittskosten für die Meile nicht mehr als 5000 £ und bei außergewöhnlichen Schwierigkeiten nicht über 8500 £ betragen würden. Wie sehr sich der Lord in dieser Beziehung getäuscht hat, haben wir bereits früher gesehen.

Das bis Ende 1877 für die indischen Bahnen aufgewendete Kapital beträgt 113 344 541 £, wovon 95 382 941 £ auf die Privatbahnen und 17 961 600 £ auf die Staatsbahnen entfallen. Bei dieser Kapitalberechnung sind nicht eingeschlossen:

a) die garantirten Zinsen, welche die Regierung verauslagt, jedoch von den Bahngesellschaften bisher nicht zurückerhalten hat;
b) der Verlust der Regierung am Wechselkurs, sowie
c) die Kosten des von der Regierung unentgeltlich hergegebenen Landes.

Digitized by Google

Der Verlust an garantirten Zinsen darf füglich nicht zum Kapital geschlagen werden, denn das Anlagekapital einer Bahn ist lediglich der auf deren Herstellung verwendete Betrag. Ebenso wenig wird Jemand, der ein Haus baut, welches ihm, statt 5 Prozent, nur 2 abwirft, den jährlichen Zinsausfall dem Baukapitale fortgesetzt zuschlagen. Seit Beginn der Eisenbahnunternehmungen bis zum Jahre 1877 hat die Regierung 66 212 183 £ garantirte Zinsen verauslagt, wovon 39 409 880 £ durch Eisenbahnerträgnisse gedeckt sind. Es bleiben danach noch immer 26 802 303 £ Zinsverlust der Regierung aus den Ueberschüssen künftiger Jahre zu tilgen.

Der Verlust der Regierung am Wechselkurs macht etwa 2 Millionen £ aus. Als nämlich die Verträge abgeschlossen wurden, betrug der Wechselkurs für die Rupie 1 s 10 d = 22 d, und es wurde dem entsprechend das Werthverhältniß festgesetzt. Mit dem fortschreitenden Bau der Eisenbahnen stieg indeß der Kurs der Rupie bis zu 2 s = 24 d; die Regierung hatte an die Bahngesellschaften die Beträge in Rupien abzuführen und mußte also für empfangene 22 d in Wirklichkeit je 24 d zahlen. Die Erwartung, daß diese Einbuße eine nur vorübergehende sein, und daß das nämliche Verhältniß auch später bei den Zahlungen seitens der Eisenbahnen an die Regierung zu Gunsten der Letzteren Platz greifen würde, hat sich nicht bestätigt. Denn die Eisenbahnen warfen erst nennenswerthe Erträge ab, nachdem der Wechselkurs für die Rupie nicht blos auf 1 s 10 d, sondern noch tiefer gesunken war; dadurch wurden statt des erhofften Gewinns neue Verluste herbeigeführt. Gegenwärtig beträgt der Werth der Rupie nur 1 s 8½ d.

Für ganz Indien betragen die Durchschnittskosten einer Meile Bahnlänge 15 021 £, oder mehr als das Dreifache des von Lord Dalhousie veranschlagten Betrages. Die Gründe hierfür sind verschiedener Art. Zum Theil wurden Mehrausgaben durch die Meuterei im Jahre 1858 veranlaßt, bei welcher kostspielige Anlagen der East Indian zerstört und Verzögerungen sowie Aenderungen des Planes herbeigeführt wurden. Dieser Verlust ist zwar nicht sicher festgestellt worden, läßt sich aber auf 3—4 Millionen £ veranschlagen. — Demnächst war der Transport der Materialien von den Häfen nach dem Innern des Landes erheblich schwieriger, als erwartet wurde. Die Nothwendigkeit zur schnellen Förderung der Arbeiten trat so fühlbar hervor, daß man nicht eine ununterbrochene Strecke fertig stellte und dieselbe zur Ueberführung der Materialien benutzte, sondern den Bau an verschiedenen Stellen gleichzeitig in Angriff nahm. An gewöhnlichen Beförderungsgelegenheiten mangelte es zu Lande und zu Wasser, und es mußten für die East Indian-Bahn besondere Dampfer mit ½ Million £ Kosten beschafft werden, um die Materialien nach der Ankunft in Calcutta landaufwärts zu führen. Auch die Stromübergänge waren, wie wiederholt erwähnt ist, eine Quelle unvorhergesehener Mehrkosten. Zum nicht geringen Theil beruht der Mehraufwand aber auch auf Mißgriffen und schlechter Verwaltung. In gewisser Weise werden ja Ueberschreitungen durch das Garantie-System geradezu begünstigt, weil der Gesellschaft fortgesetzt ein angemessener Zinsertrag gesichert ist.

Fast das gesammte garantirte Kapital ist in England beschafft, nur etwas über 1 Prozent ist in Indien und noch nicht die Hälfte davon bei den Eingeborenen untergebracht worden. Von diesem Kapitale werden 82 731 259 £ mit 5 Prozent, 1 239 682 £ mit 4¾ und 500 000 £ mit 4½ Prozent verzinst. Die Summe ist auf 59 891 Personen eingeschrieben; 600 Theilhaber, darunter 346 Eingeborene, wohnen in Indien. Der Rest des Kapitals ist durch in kürzeren Fristen rückzahlbare Anleihen gegen einen Zinssatz von 4—4½ Prozent gedeckt worden.

Digitized by Google

Das Kapital für die Staatseisenbahnen hat man durch Staatsanleihen zu 4 und 4½ Prozent vorzugsweise in Indien beschafft.

Bei der gegenwärtigen Finanzlage der Eisenbahnen kann das erforderliche Geld zur Herstellung neuer Linien leichter in Indien erlangt werden. Einige einheimische Staaten haben inzwischen unter Mitwirkung und Garantie der Regierung das für ihre Linien nothwendige Baukapital hergeliehen. Provinzialfonds sind gleichfalls zu Nebenbahnen angewiesen worden, und die am Handel und an der Landwirthschaft betheiligten Eingeborenen aus der Umgegend haben zur Förderung solcher Eisenbahnunternehmen beigetragen.

Die finanziellen Ergebnisse haben in den früheren Jahren die Erwartungen getäuscht. Neben den übermäßigen Anlagekosten sind die Gründe in der langsamen Verkehrsentwickelung und in den hohen Unterhaltungskosten zu finden. Jetzt sind die Ergebnisse befriedigender. Der Ertrag würde im letzten Jahre noch erheblicher gewesen sein, wenn die Bahnen ausreichende Betriebsmittel besessen hätten.

Den höchsten Zuschuß zu den garantirten Zinsen hat die Regierung im Jahre 1871 mit 1 858 504 £ leisten müssen; 1875 betrug der Zuschuß noch über eine Million, während 1877 schon ein Ueberschuß von 1 454 591 £ über den garantirten Zinsbetrag erzielt wurde. Im Jahre 1872 wurde durch die Reineinnahmen ein Zinssatz von 3 £ 2 s 4 d, 1877 ein solcher von 5 £ 5 s gewonnen.

Bei den Staatsbahnen hat im letzten Jahre die Brutto-Einnahme 537 628 £, die Ausgabe 396 272 und die Reineinnahme 141 356 £ betragen.

Das Sinken der Materialienpreise leistet übrigens jetzt der weiteren Ausbildung des Bahnnetzes außerordentlich Vorschub. Während im Jahre 1873 für die Tonne Eisenschienen 13 £ 7 s und für Stahlschienen 18 £ 10 s bezahlt wurden, kosten jetzt die Stahlschienen nur 5 £ 7 s 6 d pro Tonne. Andere Eisenbahnmaterialien, namentlich Lokomotiven und Maschinerien, sind auch verhältnißmäßig im Preise gesunken.

Die Erbauung von Staatsbahnen hat die Frage wegen Ankaufs sämmtlicher Privatbahnen durch die Regierung lebhaft in Fluß gebracht; insbesondere wird der Erwerbung der Privatbahnen nach Ablauf der 25jährigen Frist gegen Zahlung einer Jahresentschädigung (vergl. Einleitung zu II) das Wort geredet. Doch fehlt es auch nicht an Widersachern des Regierungssystems; zu diesen gehört Richard F. Burton, der in seinem Werke »Sind revisited« *) an die Besprechung des langsamen Fortganges der Indusbahnbauten entsprechende Erörterungen knüpft und der Regierung geradezu Mangel an Ordnung und Organisation vorwirft.

Die Termine, zu welchen die Regierung den Privatbahnen davon Kenntniß geben muß, daß sie die Uebernahme der Bahnlinien nach Ablauf von 6 Monaten beabsichtigt, sind folgende.

Für die East Indian Hauptlinie	.....	15. Februar 1879.
» » » Jubbulpore-Linie	....	21. April 1883.
» » Great Indian Peninsula	.....	17. August 1899.
» » Madras	.....	1. April 1907.
» » Bombay, Baroda u. Central India		1. Mai 1905.
» » Scinde, Punjab and Delhi	.....	1. Januar 1885.
» » Eastern Bengal	.....	30. Juli 1883.

*) 2 Bände. London 1877. Vergl. Band 2, S. 308 u. ff.

Digitized by Google

Für die South Indian ..... 1. März 1890.
» » Oude and Rohilcund..... 2. August 1887.

Wenn wir nunmehr die Wirkungen erwägen, welche die Eisenbahnen in Indien hervorgebracht haben, so springt zunächst in die Augen, daß die Bevölkerung sich jetzt wohlfeilere Nahrung und Kleidung beschaffen kann. Der Arbeiter erhält höheren Lohn und lernt begreifen, daß ihm eine Kraft inne wohnt, deren Werth nicht, wie früher, durch den Willen und die Laune seines Arbeitgebers, sondern durch natürliche Gesetze geregelt wird. In den Eisenbahn-Werkstätten arbeitet der geschickte, einheimische Handwerker neben dem Engländer, lernt von ihm und folgt seinem Beispiele. Die moralischen Wirkungen dieses Verkehrs werden bald in der Hebung der Vorurtheile und in der Aenderung der Gewohnheiten zu Tage treten.

Zunächst hielten sich die Eingeborenen wegen der geheimnißvollen bewegenden Kraft von der Bahn fern. Bei einer solchen Fahrt fürchteten sie bezaubert zu werden. Der Pilger zweifelte an der Schicklichkeit der Bahnbenutzung; doch nachdem ein maßgebender Ausspruch vom großen Sanhedrim der Hindus erfolgt war, daß die Eisenbahnfahrt die Wirksamkeit der Pilgerschaft nicht beeinträchtige, legen jetzt Tausende von Pilgern ihren frommen Weg mittels der Schienenverbindung zurück. In der erstern Zeit versuchten Leute aus den niederen Ständen um das Fahrgeld zu feilschen; es braucht kaum erwähnt zu werden, daß sie diese ihnen sonst eigene Praxis bald aufgeben lernten.

Das weit ausgebildete Kastenwesen erhält durch die Bahnbenutzung unzweifelhaft einen gewaltigen Stoß*). Jetzt reist ein hochgestellter Hindu mit seinem Mitmenschen, dessen Anwesenheit in demselben Zimmer er sonst als eine Schmach betrachten würde, viel lieber in demselben Wagen, als daß er für seine Fahrt höhere Kosten aufwendet. Früher brach wohl ein kleiner Rajah, welcher den Zug versäumt hatte, in Drohungen mit Mord und Todtschlag gegen den Stationsvorsteher aus, weil Letzterer den Zug nicht hatte warten lassen. Nunmehr weiß er, daß selbst ein Rajah auf seinem eigenen Gebiete sich dem »imperativen Rufe« der Bahnglocke beugen muß. Bringen so die Eisenbahnen in indirekter Weise eine heilsame Wirkung auf die gesellschaftlichen Zustände und auf die Gewohnheiten der Bevölkerung hervor, so können wir die direkten Vortheile doch besser an der Zahl der beförderten Reisenden messen. Es ist klar, daß es den Eingeborenen nicht an dem der ganzen menschlichen Familie eigenen Verlangen gebricht, sich im Lande umzusehen, und daß die Zahl der Reisenden zu den gebotenen Erleichterungen im Verhältnisse steht. Vor 15 Jahren zählten die Bahnreisenden kaum 12 Millionen, zehn Jahre darauf 18¼ Millionen, im Jahre 1875: 26¾ Millionen und im Jahre 1877: 34 Millionen. Da wir gesehen haben, daß die Zahl der Passagiere in der 3. (4.) Klasse etwa 97 Prozent, in der 2. Klasse ungefähr 2,25 und in der 1. Klasse weniger als 1 Prozent beträgt, so folgt daraus, daß gerade die große Masse des Volkes reist und trotz des niedrigen Personengeldes die Bahnen unterhält.

Dem Europäer bringen die Eisenbahnen gleichfalls große Vortheile. Ganz erheblich tragen sie zu seiner Gesundheit und seinem Wohlergehen bei und retten ihm oft das Leben, indem sie ihn leicht und schnell über Strecken befördern, zu deren

*) Beispielsweise giebt es in den Nordwestprovinzen unter den Hindus nicht weniger als 337 Kastenabstufungen, jede mit eigenem Namen; in Bengalen wird die Zahl der Kasten auf 1000 geschätzt; wollte man die feineren Unterschiede berücksichtigen, so käme man auf einige Tausend.

Digitized by Google

Ueberwindung früher lange Wochen schwerer Anstrengung und Pein erforderlich waren. Der Genuß auf solcher Reise hängt in Indien von denselben Vorbedingungen, wie anderswo ab. Gesundheit, Wetter, Landschaft, Gesellschaft machen das Reisen zur Annehmlichkeit oder zur Qual, gerade wie das Leben im Allgemeinen von solchen Aeußerlichkeiten beeinflußt wird. Hitze und Staub sind in Indien bisweilen fast unerträglich. Auf manchen Tagereisen wird das Auge von den dürren Ebenen, den Sümpfen und Marschen ermüdet; schon ein entfernter Hügel bietet eine erfrischende Abwechslung. Wenn aber die Reise über die Ghats führt, bei den Neilgherry-Hügeln vorüber, durch die reich bebauten Triften Süd-Indiens, oder im Anblick des Himalaya, so wird man von der Schönheit und Pracht der umgebenden Natur neu belebt.

In politischer Beziehung kann der Werth der indischen Eisenbahnen nicht hoch genug veranschlagt werden. Es bedarf kaum der Erwähnung, daß eine Anstalt, welche in einem Lande von solcher Ausdehnung die verschiedenen Sitze der Regierung näher an einander bringt, und die militärischen Kräfte in den Stand setzt, sich mit Leichtigkeit und Schnelligkeit zu bewegen, eine Quelle der Kraft für die Regierung und ein Mittel zur Aufrechthaltung der Ruhe und Sicherheit im Lande bieten muß. Die Eisenbahnen erfüllen diesen Zweck, ermöglichen dabei erhebliche Ersparnisse und führen überdies dem Eingeborenen die Energie, Macht und Hülfsquellen der herrschenden Nation klar vor Augen. Freiheit, Sicherheit, Gerechtigkeit, auch die Bewässerungsanlagen würde Indien vielleicht auch von Anderen erlangt haben; — die Eisenbahnen konnten aber nur mit Hülfe des in England entbehrlichen Kapitals hergestellt werden.

Um die Bahnen zur Beförderung von Truppen und Heeresbedürfnissen im weitesten Umfange nutzbar machen zu können, ist kürzlich ein bestimmter Wagenpark bezeichnet worden, welcher fortan in erster Linie für militärische Zwecke dienen soll. Die im letzten Jahre erfolgte Entsendung eingeborener Truppen nach Europa wurde durch die Eisenbahnen wesentlich erleichtert; der Great Indian Peninsula sowie der Bombay- und Baroda-Bahn ist für die schnelle und pünktliche Truppenbeförderung der besondere Dank der Regierung ausgesprochen worden. Nicht minder leisten die Eisenbahnen bei den schwebenden, kriegerischen Verwickelungen mit Afghanistan unschätzbare Dienste.

Die Wichtigkeit der Eisenbahnen für die Entwickelung des Handels nach innen und außen ist selbstverständlich. An Plätzen, die vorher von der übrigen Handelswelt abgeschlossen waren, sind neue Märkte eröffnet worden. Der einheimische Kaufmann ist ruhig und berechnend; selbst in entlegenen Gegenden bekümmert er sich um die Preise auf entfernten Marktplätzen. Er zieht jeden Heller für den Transport in Betracht, doch weiß er ebenso Sicherheit und Schnelligkeit in der Beförderung zu schätzen und benutzt daher gern die Eisenbahnen.

Bei den in Indien leider noch immer wiederkehrenden Hungersnöthen gewähren die Eisenbahnen unberechenbare Dienste; dies ist auch bei dem letzten Nothstande im südlichen Theile Indiens während des Jahres 1877 der Fall gewesen. Die oben angegebenen Zahlen über die Menge des beförderten Getreides bilden hierfür einen sprechenden Belag. Hoffentlich wird es durch die weitere Ausdehnung des Schienennetzes in immer höherem Maße gelingen, solche Nothstände von dem weiten Reiche abzuwenden. Möge die Zeit nicht mehr fern sein, in der man die Möglichkeit eines derartigen Unglücks in Indien nur noch aus der geschichtlichen Ueberlieferung kennen wird!

Digitized by Google

Anlage A.

Ueber

über die Betriebsmittel und deren

Laufende Nr.	Bezeichnung der Bahnen.	Lokomotiven.			Personenwagen.		
		Zahl zu Ende 1876.	Zu- oder Abgang.	Bestand am 31. Dezbr. 1877.	Zahl zu Ende 1876.	Zu- oder Abgang.	Bestand am 31. Dezbr. 1877.
1.	East Indian	511	— 4	507	982	—	982
2.	Great Indian Peninsula	345	+ 10	355	1 314	—	1 314
3.	Madras	128	+ 22	150	391	—	391
4.	Bombay, Baroda, Central India...	80	— 3	77	295	—	295
5.	Scinde, Punjab and Delhi	156	— 5	151	534	— 17	517
6.	South Indian	93	+ 4	97	342	+ 24	366
7.	Eastern Bengal	43	—	43	169	+ 11	180
8.	Oude and Rohilcund	69	+ 19	88	322	+ 9	331
9.	Staatsbahnen	94 **)	+ 68	162	342 **)	+ 176	518
	Summe	1 519	+ 111	1 630	4 691	+ 203	4 894

*) Hauptlinie bz. Jubbulpore-Linie. **) Annähernd berechnet.

Anlage B.

Ueber

über den Personen- und Frachtverkehr auf

Laufende Nr.	Bezeichnung der Bahnen.	Personenverkehr.						
		Zahl der Reisenden.						Zahl der Inhaber von Saisonbillets.
		1. Klasse.	2. Klasse.	Zwischenklasse.	3. Klasse.	4. Klasse.	In allen Klassen.	
1.	East Indian:							
	a) Hauptlinie	45 966½	120 845½	541 276½	6 256 962½	—	6 965 051	11 425½
	b) Jubbulpore-Linie	5 446½	23 437	5 473½	319 493	—	353 850	—
2.	Great Indian Peninsula	30 885	126 682	—	491 229	3 350 496	3 999 292	971½
3.	Madras	13 634½	44 835	—	1 753 156½	813 513	2 625 139	84
4.	Bombay, Baroda, Central India	18 220	149 955	—	4 266 926	—	4 435 101	8 693
5.	Scinde, Punjab and Delhi	18 987½	51 231	26 428	2 644 784	—	2 741 430½	2
6.	South Indian	11 841	132 304	—	3 903 470	—	4 047 615	4
7.	Eastern Bengal	26 633	48 863½	—	301 364	1 487 630	1 864 490½	2 461
8.	Oude and Rohilcund .	19 472	—	—	2 734 300	—	2 753 772	—
	Summe	191 086	698 153	573 178	22 671 685	5 651 639	29 785 741	23 641

Digitized by Google

ſicht

Verwendung auf den indiſchen Eiſenbahnen

Güterwagen.			Durchſchnittszahl der mit jedem Zuge beförderten Fahrzeuge				Im Jahre 1877 aus England bezogene Eiſenbahn-Materialien.			Laufende Nr.
Zahl zu Ende 1876.	Zu- oder Abgang.	Beſtand am 31. Dezbr. 1877.	in jedem Perſonenzuge.	in jedem Güterzuge.	in jedem gemiſchten Zuge: Perſonenwagen.	in jedem gemiſchten Zuge: Güterwagen.	Zahl der Tonnen.	Werth der Güter. £	Fracht- und Verſicherungsgebühr. £	
6701	—	6 701	17 } *) 14,75 }	30 } *) 26 }	16,75 } *) 8,75 }	5 } *) 14,5 }	23 499	188 193	19 506	1.
6679	—	6 679	14,8	24,2	9,7	13,1	33 311	322 663	60 056	2.
3205	+ 18	3 223	9	17	5	7	63 569	283 003	85 893	3.
2708	— 64	2 644	9,3	42,4	12	14,9	4 740	45 609	5 134	4.
2927	+ 42	2 969	14,6	33,45	10,34	15,66	2 927	27 158	4 463	5.
1333	+ 310	1 643	—	—	26		4 271	60 581	6 864	6.
701	— 10	691	14	43	8	27	839	10 202	1 301	7.
1494	+ 750	2 244	22,04	29,60	13,68	10,32	2 679	61 127	4 295	8.
2061 **)	+ 388	2 469	—	—	—	—	82 997	775 126	115 841	9.
27 829	+ 1 434	29 263	—	—	—	—	218 832	1 773 662	303 353	

ſicht

den indiſchen Privatbahnen im Jahre 1877.

Güterverkehr.												Laufende Nr.
Stück lebendes Vieh.	Tonnenzahl der Mineralien. Kohle und Coaks.	Andere Mineralien.	Zuſammen.	Tonnenzahl allgemeinen Frachtguts. 1. Klaſſe (niedrigſte.)	2. Klaſſe.	3. Klaſſe.	4. Kl.	5. Kl.	Zu Ausnahmetarifen.	Zuſammen in allen Klaſſen.		
17 268	624 022	—	624 022	1 615 948	165 600	48 457	20 159	5 422	90 543	1 946 129		1.
1	24 672	—	24 672	377 425	19 325	8 760	1 796	359	5 816	413 481		
306 845	5 717	—	5 717	119 682	177 822	31 629	16 228	5 120	1 158 529	1 509 010		2.
17 628	74	—	74	120 194	53 140	13 523	4 504	1 213	796 391	988 965		3.
207 404	32 668	22 950	55 618	113 439	49 617	45 981	1 140	1 261	318 627	530 065		4.
970	1 898	—	1 898	98 497	56 066	28 356	15 632	2 137	574 404	775 092		5.
4 354	—	—	—	37 856	—	—	1 502	126	348 087	387 571		6.
2 102	11 600	1 805	13 405	44 670	73 455	7 168	2 237	209	312 378	440 117		7.
46	2 129	—	2 129	63 946	—	31 914	—	2 692	533 386	631 938		8.
556 618	702 780	24 755	727 535	2 591 657	595 025	215 788	63 198	18 539	4 138 161	7 622 368		

Digitized by Google

Anlage C.

Ueb

über die im Jahre 1877 erzie

Laufende Nr.	Gegenstand.	East Indian.	Great Indian Peninsula.	Madra
		Zahl.		
1.	Zahl der Personenzugmeilen	2 646 376	1 555 378	842
2.	Zahl der Güterzugmeilen	6 206 106	6 595 062	2 708
		Schillinge.		
3.	Durchschnittskosten für eine Zugmeile	2,46	3,51	2
4.	Einnahme pro Personenzugmeile	7,45	6,73	5
5.	Einnahme pro Güterzugmeile	9,256	7,12	4
		Zahl.		
6.	Zahl der auf eine Meile beförderten Personen	627 117 403	344 400 000	150 720
7.	Zahl der auf eine Meile beförderten Tonnen Fracht	841 308 637	562 158 600	160 920
		Pence.		
8.	Durchschnittskosten pro Person und Meile	0,125	0,19	0,19
9.	Ertrag pro Person und Meile	0,377	0,374	0,39
10.	Durchschnittskosten pro Tonne und Meile	0,218	0,495	0,59
11.	Ertrag pro Tonne und Meile	0,817	1,003	0,97
		Zahl.		
12.	Durchschnittszahl der auf 1 Personenzug entfallenden Reisenden	237	222	179
13.	Durchschnittszahl der auf 1 Güterzug entfallenden Tonnen	135,5	85	59,5
14.	Tägliche Durchschnittszahl der in jeder Richtung beförderten Personenzüge	2,41	1,68	1,29
15.	Desgl. der Güterzüge	5,66	7,14	4,14
16.	Zahl der auf jeder Meile Bahnlänge täglich beförderten Reisenden	1 143	741	46
17.	Desgl. der Tonnen Fracht	1 534	1 214	49

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

ſ i ch t

Betriebsergebniſſe der indiſchen Eiſenbahnen.

Bombay, Baroda and Central India.	Scinde, Punjab and Delhi.	Eaſtern Bengal.	Oude and Rohilcund.	South Indian.	Rajputana-Staatsbahn.	Insgeſammt.	Laufende Nr.
			Zahl.				
512 588	695 306	291 194	467 008	434 256	409 424	7 854 484	1.
695 011	1 045 269	365 511	850 637	702 118	432 296	19 600 095	2.
			Schillinge.				
4,07	4,17	4,45	2,57	2,46	3,82	3,107	3.
8,57	6,80	8,09	6,78	6,70	4,02	6,875	4
12,62	8,95	14,70	4,95	3,95	7,27	7,70	5.
			Zahl.				
143 251 300	180 080 000	86 718 000	157 305 600	148 387 200	82 772 400	1 920 751 905	6.
85 760 420	106 040 160	56 078 400	67 142 261	34 956 600	26 922 142	1 941 287 686	7.
			Pence.				
0,175	0,193	0,18	0,092	0,086	0,227	0,152	8.
0,368	0,315	0,326	0,242	0,235	0,238	0,337	9.
0,395	0,497	0,347	0,39	0,59	0,74	0,376	10.
1,23	1,06	1,15	0,715	0,954	1,4	0,932	11.
			Zahl.				
279	259	298	337	342	202	245	12.
123,5	101,5	154	79	50	62	99	13.
1,58	1,4	2,53	1,16	0,99	1,4	1,66	14.
2,15	2,15	3,17	2,13	1,6	1,5	4,14	15.
884	743	1,503	786	678	572	801	16.
530	438	972	336	162	186	820	17.

Digitized by Google

Anlage D.

Ueber

über die für die indischen Staatsbahnen bis zum

Laufende Nr.	Bezeichnung der Staatsbahnen.	Verausgabtes Kapital.	Haupt	
			Vorarbeiten.	Land.
		£	£	£
1.	Northern Punjab	2 571 789	107 715	24 349
2.	Indus Valley	4 396 057	110 828	14 793
3.	Hubli and Carwar	55 375	55 375	—
4.	Wurdha-Valley	469 449	9 164	345
5.	Holkar	1 249 858	21 699	4 619
6.	Neemuch	850 698	63 926	289
7.	Rajputana	2 687 227	52 164	47 766
8.	Western Rajputana	65 940	57 154	9
9.	Nulhatty	30 000	—	—
10.	Calcutta and South-Eastern	690 824	6 769	108 507
11.	Northern Bengal	1 353 568	10 417	45 653
12.	Sindia	317 581	26 651	577
13.	Nagpore and Chattisghar	19 548	19 544	4
14.	Tirhut	488 771	920	4 390
15.	Rangoon and Irawaddy	991 041	2 207	13 433
16.	Ranzoon and Sittang Valley	15 800	15 810	—
17.	Moradabad, Deobund and Roorkee	2 852	52	—
18.	Kosi Extension	5 358	5 358	—
19.	Assam Extension	8 749	8 727	—
20.	Seeb Sagur, Kohlenbahn	3 400	3 397	—
21.	Dhond and Munmar	5 490	5 490	—
22.	Patna and Gya (Provinzialbahnen)	155	155	—
23.	Hattras and Muttra (Provinzialbahnen)	104 596	93	1 536
24.	Hattras and Kasganj (Provinzialbahnen)	61	61	—
25.	Cawnpore and Furrackabad (Provinzialbahnen)	1 162	1 162	—
26.	Dilbarnagar und Ghazipore-Zweig (Provinzialbahnen)	2 461	41	4
	Einheimische Staaten.			
27.	Nizam's Government	1 169 902	14 545	—
28.	Khamgaon-Zweig	48 530	37	39
29.	Amraoti-Zweig	43 734	112	245
30.	Mysore	11 624	550	—
	Summe	17 661 600	600 123	266 558

Digitized by Google

ſ i ch t

31. Oktober 1877 verausgabten Kapitalbeträge.

ſächlichſte Ausgabeposten.								Laufende Nr.
Linienbau. £	Wege. £	Stationen und Gebäude. £	Elektriſcher Telegraph. £	Anpflanzungen. £	Rollende Betriebsmittel. £	Ausſtattungsmittel ꝛc. £	Schwebende Beträge. £	
1 140 564	504 379	92 861	—	110 483	89 527	360 916	148 986	1.
1 602 936	1 108 368	175 026	—	115 866	216 521	520 876	537 403	2.
—	—	—	—	—	—	—	—	3.
152 438	202 311	32 532	—	17 351	302	41 910	13 656	4.
577 387	221 402	89 184	—	29 668	109 420	127 793	72 527	5.
188 935	199 399	38 836	—	17 989	22 165	83 827	236 447	6.
597 608	982 680	304 276	—	39 285	320 104	181 755	164 019	7.
4 997	219	360	—	13	—	2 087	1 139	8.
30 000	—	—	—	—	—	—	—	9.
104 596	155 774	57 164	3 693	8 270	122 481	86 773	18 031	10.
395 675	444 738	50 075	—	44 257	53 693	169 397	136 389	11.
109 408	78 037	13 673	—	500	128	20 124	68 817	12.
—	—	—	—	—	—	—	20	13.
81 511	182 983	57 069	—	18 546	44 506	50 272	48 992	14.
194 265	402 890	105 940	—	24 280	32 184	79 154	137 310	15.
—	—	—	—	—	—	—	—	16.
—	—	—	—	34	—	2 616	—	17.
—	—	—	—	—	—	—	—	18.
—	—	—	—	—	—	—	35	19.
—	—	—	—	—	—	—	18	20.
—	—	—	—	—	—	—	—	21.
—	—	—	—	—	—	—	—	22.
3 466	53 708	12 205	—	697	20 277	7 182	5 437	23.
—	—	—	—	—	—	—	—	24.
—	—	—	—	—	—	—	—	25.
1 954	30	49	—	—	—	383	—	26.
404 855	474 889	124 064	—	15 293	9 163	106 645	25 880	27.
10 921	29 323	4 638	125	343	32	2 838	—	28.
9 418	25 259	4 344	110	302	15	3 806	—	29.
—	—	—	—	831	—	9 994	—	30.
5 610 934	5 066 389	1 169 296	3 928	444 008	1 040 518	1 858 348	1 615 106	

Digitized by Google

Anlage E.

Ueber

über den Personen- und Frachtverkehr auf

Laufende Nr.	Bezeichnung der Staatsbahnen.	Personenverkehr. Zahl der Reisenden in 1. Klasse.	2. Klasse.	Zwischenklasse.	3. Klasse.	4. Klasse.	In allen Klassen.	Zahl der Inhaber von Saison-Billets.
1.	Calcutta u. South Eastern	201	3 573	—	551 533½	—	555 307½	—
2.	Nulhatty	1 024½	6 722	—	112 972½	—	120 719	—
3.	Berar { Amraoti	838	2 452	—	29 987	51 080	84 357	—
	Berar { Khamgaon	376	687	—	4 375	24 066	29 504	—
4.	Punjab Northern	3 206	11 445	—	892 649	—	907 300	—
5.	Northern Bengal	113	631	—	25 695	—	26 439	—
6.	Rajputana	4 267	14 035	—	1 331 474	—	1 349 776	1
7.	Neemuch	523	1 680	3 379	223 462	—	229 044	3
8.	Nizam's	3 133½	7 373½	—	14 069½	231 210½	255 787	—
9.	Wurdha-Valley	306	371½	—	2 455½	29 972½	33 105½	—
10.	Tirhut	2 763	5 440½	—	340 390½	—	348 593½	—
11.	Holkar	3 038	10 857	4 329	399 615	—	417 839	30
	Summe	19 789	65 267½	7 708	3 928 678	336 329	4 357 771½	34

Anlage F.

Ueber

über die in den Jahren 1876 und 1877 auf den

Laufende Nr.	Bezeichnung der Staatsbahnen.	Einnahmen. Reiseverkehr. 1876. £	1877. £	Frachtverkehr. 1876. £	1877. £	Vermischte Einnahmen. 1876. £	1877. £	Zusammen. 1876. £	1877. £
1.	Calcutta und South Eastern	6 937	7 956	2 715	2 825	182	1 068	9 834	11 849
2.	Nulhatty	4 790	5 562	2 603	3 187	126	197	7 519	8 946
3.	Rajputana	84 107	89 671	148 301	171 484	4 150	8 110	236 558	269 265
4.	*) Wurdha Valley (1876 für 6 Monate)	319	953	1 587	6 095	8	83	1 914	7 131
5.	Holkar	10 809	14 231	23 463	24 317	3 567	1 353	37 839	39 901
6.	*) Nizam's	23 217	27 239	29 979	48 739	128	157	53 324	76 135
7.	Punjab Northern	25 662	33 889	21 336	33 915	585	1 843	47 583	69 647
8.	Tirhut	5 115	15 366	6 917	9 774	5 910	4 809	17 942	29 949
9.	Berar { *) Amraoti	712	885	5 601	6 448	57	9	6 370	7 342
	Berar { *) Khamgaon (1876 für 6 Monate	135	392	2 810	4 194	14	78	2 959	4 664
10.	Neemuch	2 251	6 129	»	1 726	6	72	2 257	7 927
11.	Northern Bengal (von August 1877 ab)	»	1 601	»	1 398	»	1 873	»	4 872
	Summe	164 054	209 874	245 312	314 102	14 733	19 652	424 099	537 628

*) Die Bahnlinien befinden sich im Betriebe der Great Indian Peninsula; die bezüglichen rechnung gezogen worden.

Digitized by Google

ſ i ch t
den indiſchen Staatsbahnen im Jahre 1877.

Güterverkehr.									
Stück lebendes Vieh.	Tonnen Kohlen und Coaks.	Tonnenzahl allgemeinen Frachtgutes. 1. (niedrigſte) Klaſſe.	2. Klaſſe.	3. Klaſſe.	4. Klaſſe.	5. Klaſſe.	Zu Ausnahmetarifen.	Zuſammen in allen Klaſſen.	Laufende Nr.
116	427	192	206	28	19	1	29 570	30 016	1.
—	2 302	9 077	1 523	1 074	230	43	2 887	14 834	2.
—	—	3 344	19 275	1 262	86	94	20 210	44 265	3.
—	7	2 233	17 447	321	34	24	11 629	31 688	
290	—	44 842½	6 408¾	3 739½	—	—	66 447	121 438½	4.
—	684	128½	106	117¾	—	—	2 365¼	2 716½	5.
43	534	96 638	4 974	2 161	—	—	101 378	205 151	6.
—	—	3 240	224	142	—	—	8 515	12 121	7.
293	—	7 744	6 031	2 761	423	155	86 986	104 100	8.
—	27 885	1 514	3 971	146	15	6	20 604	26 256	9.
—	1 195	6 732	1 525	575	—	—	28 106	36 938	10.
3	2	45 392	6 814	4 174	—	—	1 671	58 051	11.
745	33 036	221 077	68 504½	16 501	801	323	380 368½	687 575	

ſ i ch t
indiſchen Staatsbahnen erzielten finanziellen Ergebniſſe.

Ausgaben.						Die Ausgaben betragen Prozent der Brutto-Einnahmen.		Rein-Einnahmen.		Laufende Nr.
Unterhaltungskoſten.		Betriebskoſten.		Zuſammen.						
1876. £	1877. £	1876. £	1877. £	1876. £	1877. £	1876.	1877.	1876. £	1877. £	
3 352	2 779	7 331	6 906	10 683	9 685	108	81	Verluſt 849	2 164	1.
3 770	4 174	4 488	4 814	8 258	8 988	111	100	Verluſt 739	Verluſt 42	2.
43 004	47 229	109 316	136 265	152 320	183 494	64	68	84 238	85 771	3.
568	1 019	1 707	4 123	2 275	5 142	119	72	Verluſt 361	1 989	4.
5 910	6 274	29 355	24 137	35 265	30 411	93	76	2 574	9 490	5.
12 669	10 103	33 012	48 937	45 711	59 040	86	77	7 613	17 095	6.
11 583	15 887	24 106	43 954	35 689	59 841	75	85	11 894	9 806	7.
2 883	3 405	9 437	17 486	12 320	20 891	67	69	5 622	9 058	8.
283	206	4 196	2 305	4 479	2 511	70	34	1 891	4 831	9.
254	444	1 888	2 441	2 142	2 885	72	61	817	1 779	
—	1 782	1 453	4 767	1 453	6 549	64	82	804	1 378	10.
—	?	»	6 835	»	6 835	»	140	»	Verluſt 1 963	11.
81 276	93 302	226 319	302 970	310 595	396 272	73 Durchſchnitt.	74	113 504	141 356	

Einnahmen und Ausgaben ſind bei den finanziellen Ergebniſſen dieſer Bahngeſellſchaft gleichfalls in Be-

Digitized by Google

Anlage G.

Ueber

über die im Jahre 1877 auf den indischen Privat

Laufende Nr.	Bezeichnung der Bahnen.	Reisende				Eisenbahn-	
		ohne eigenes Verschulden.		durch eigene Unvorsichtigkeit ꝛc.		ohne eigenes Verschulden.	
		Getödtet.	Verletzt.	Getödtet.	Verletzt.	Getödtet.	Verletzt.
1.	East Indian:						
	a) Hauptlinie	2	4	2	17	1	9
	b) Jubbulpore-Linie	—	—	1	—	—	—
2.	Great Indian Peninsula	1	—	—	—	12	27
3.	Madras	13	1	3	—	4	9
4.	Bombay, Baroda and Central India	—	4	—	—	1	6
5.	Scinde, Punjab and Delhi	—	1	—	6	8	3
6.	South Indian	4	—	1	1	5	12
7.	Eastern Bengal	2	—	—	1	5	4
8.	Oude and Rohilcund	—	—	2	3	—	1
	Summe	22	10	9	28	36	71

II. Kleine Mittheilungen.

Der Handelsverkehr zwischen Deutschland und Japan. Nach der in Tokio veröffentlichten amtlichen Uebersicht über die Ergebnisse der Aus- und Einfuhr in den japanischen Häfen während der Jahre 1873 bis 1876 hat der Waarenverkehr zwischen Deutschland und Japan namentlich in den letzteren Jahren einen merklichen Aufschwung erfahren.

Die Ausfuhr japanischer Waaren nach Deutschland beschränkt sich hauptsächlich auf Reis (für 1 718 631 *M.* im Jahre 1876), lackirte Waaren (für 34 746 *M.*), Pflanzenwachs, Kupfer, Porzellan, Fächer, seidene Kleidungsstücke und Sonnen- und Regenschirme. Von letzteren wurden im Jahre 1875 im Ganzen 4019 Stück im Werthe von 1 433 *M.*, im Jahre 1876 nur noch 2000 Stück für 294 *M.* nach Deutschland ausgeführt, während umgekehrt Sonnen- und Regenschirme sowohl der Stückzahl als den Preisen nach einen Hauptartikel der Ausfuhr von Deutschland nach Japan bilden.

Der Werth der im Jahre 1875 nach Japan eingeführten Sonnen- und Regenschirme bz. Schirmgestelle deutschen Fabrikats (die Stückzahl ist in der Uebersicht

Digitized by Google

f i ch t

bahnen vorgekommenen Tödtungen und Verletzungen.

Dienstpersonal.		Auf Wegekreuzungen.		Bei unerlaubtem Betreten der Bahn.		Ohne nähere Angabe der Gründe.		Gesammtzahl.		Laufende Nr.
durch eigene Unvorsichtigkeit ꝛc.										
Getödtet.	Verletzt.	Getödtet.	Verletzt.	Getödtet.	Verletzt.	Getödtet.	Verletzt.	Getödtet.	Verletzt.	
22	54	3	2	49	6	6	11	85	103	1.
2	6	—	—	3	1	1	1	7	8	
26	46	—	—	32	11	17	18	88	102	2.
22	19	—	—	19	12	17	4	78	45	3.
7	13	—	—	3	—	4	1	15	24	4.
9	15	—	—	—	—	11	1	28	26	5.
4	10	—	—	9	4	4	1	27	28	6.
3	1	—	—	5	1	—	—	15	7	7.
4	5	2	3	11	2	2	2	21	16	8.
99	169	5	5	131	37	62	39	364	359	

nicht angegeben) betrug 238 610 *M.*; im Jahre 1876 wurden 13 245 Stück im Preise von 232 193 *M.* eingeführt, darunter die fertigen Schirme mit einem Durchschnittspreise von 30 *M.* für das Stück.

Außerdem bildeten besonders baumwollene und wollene Garne und Gewebe, in den Jahren 1875 und 1876 zusammen für 1 482 188 *M.*, dann Liköre, zusammen für 127 100 *M.*, Arzneimittel, für 129 956 *M.*, Farben, für 299 439 *M.*, Bekleidungsgegenstände, für 212 973 *M.*, ferner Taback, Eisenwaaren, Schreibmaterialien (mit Ausschluß von Papier), Glaswaaren, Seifen, Zündhölzer und Uhren die Hauptgegenstände der Einfuhr aus Deutschland.

Im Ganzen belief sich der Werth der letzteren, wenn man die unbedeutenderen Mengen verschiedener Waaren außer Betracht läßt, im Jahre 1875 und 1876 zusammen auf 3 540 213 *M.*, wogegen der Werth der Einfuhr aus Japan nach Deutschland in demselben Zeitraum nur 1 895 069 *M.* ausmachte.

Digitized by Google

III. Zeitschriften-Ueberschau.

1) **Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten. Nr. 4. Berlin, 24. Januar 1879.

Der Etat der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für 1879/80. — Die »Unicorn-Line«. — Personalnachrichten. — Betriebswesen. — Vereinswesen. — Kleine Mittheilungen. — Ausland. — Vermischtes. — Aufgaben aus dem Gebiete der Telegraphentechnik. — Literatur und Presse. — Redaktionsschalter. — Feuilleton.

2) **Gäa. Natur und Leben.** Herausgegeben von Dr. Hermann J. Klein. 15. Jahrgang. 1879. 1. Heft.

Wolkenstudien. Von Dr. A. Weber. — Im Reiche des Sandes. Von Dr. Ferdinand Senft. — Die physische Beschaffenheit der Mondoberfläche. Von Dr. Hermann J. Klein. — Das Problem der Meeresströmungen. — Professor Nordenskjöld's Fahrt durch das sibirische Eismeer im Sommer 1878. — Explosive Substanzen. Von Dr. Otto Buchner. — Claude Bernard. — Astronomischer Kalender für den Monat Mai 1879. — Anleitung zum Gebrauche des astronomischen Kalenders. — Neue naturwissenschaftliche Beobachtungen und Entdeckungen. — Vermischte Nachrichten. — Literatur.

3) **Magazin für die Literatur des Auslandes.** Nr. 2. 1879.

Deutschland und das Ausland. Eduard von Hartmann's zweites Hauptwerk. II. — England. William Black: Macleod of Dare. — Frankreich: Pariser Brief. — Jüdische Literatur. Literary Remains of the late Emanuel Deutsch. — Kleine Rundschau. Buchner: Südseefahrten. — Hagens Uebersetzung von: Eduard der Dritte. — Müller: die Utrechter Union. — Sleeckx: die Straßen von Antwerpen. — Laurent: L'amour en Prusse. — Heer: die Urwelt der Schweiz. — Mancherlei. — Neuigkeiten der ausländischen Literatur.

4) **Annalen des Deutschen Reichs für Gesetzgebung, Verwaltung und Statistik.** Herausgegeben von Dr. Georg Hirth in München. 1879. Nr. 2/3.

Hamburger Waarendurchschnittspreise. — Elsässische Arbeiterbudgets. Von P. Dehn. — Verhältniß der Eheschließungen, Geborenen und Gestorbenen zur mittleren Bevölkerung für die Jahre und die Periode 1872 bis 1875 in den Gebietsgruppen des deutschen Reichs. — Die direkten Steuern in Elsaß-Lothringen. Von Ch. Grad, Mitglied des deutschen Reichstags und des Landesausschusses für Elsaß-Lothringen. — Die direkte Steuer ein überwundener Standpunkt? — Die Entwickelung des Reichstelegraphenwesens. — Das Sozialistengesetz im Reichstage. Von Prof. Dr. K. Gareis, Mitglied des Reichstags. — Das handelspolitische Programm des Reichskanzlers.

5) **Telegraphisches in verschiedenen Zeitschriften.**

Philosophical magazine. Vol. 6. No. 40.

On the Excitation of Electricity at the Contact of Solids and Gases. By W. Beetz. — The Electric Light. By W. H. Preece. — On the Inductions that occur in the Telephone. By Professor H. F. Weber. — On a new Phenomene of Static Electricity, by E. Duter. — On an Automatic Current Regulator, by M. Hospitalier.

The Electrician. No. 7.

The Phonic Wheel, of M. Paul Lacour of Copenhagen. — Mr. Edison's Inventions. — Electro-Chemical Engineering. — 1878. — Cable Signalling. — Government Monopoly and Inventors. — The Question of Transatlantic Cables.

Herausgegeben im Auftrage der Kaiserlichen Post- und Telegraphenverwaltung.

Berlin, gedruckt in der vormaligen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (unter Reichsverwaltung).

Digitized by Google

Archiv für Post und Telegraphie.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

№ 3. Berlin, Februar. 1879.

Inhalt: I. Aktenstücke und Aufsätze: 9. Die Abtheilung für Telegraphie im Museum der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung zu Berlin. — 10. Die Brücken und ihre Bedeutung für den Verkehr. (Erster Artikel.) — 11. Die Seismochronographen (System von Lasaulx) und das Erdbeben am 26. August 1878. — 12. Die geschichtliche Entwickelung des französischen Kolonialwesens.

II. Kleine Mittheilungen: Aus dem Rapport des Postamts III. in Friedrichsruh. — Verminderung der Betriebsstörungen auf den Reichs-Telegraphenleitungen. — Revue des Postes et Télégraphes. — Deutsche Sprachbriefe von Prof. Dr. D. Sanders.

III. Zeitschriften-Uebersicht.

I. Aktenstücke und Aufsätze.

9. Die Abtheilung für Telegraphie im Museum der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung zu Berlin.

Von Herrn Telegraphensekretär Treutler in Berlin.

Die historische Abtheilung der Deutschen Telegraphen-Ausstellung zu Wien im Jahre 1873, welche durch das bereitwilligste Entgegenkommen von allen Seiten in so großer Vollkommenheit ermöglicht wurde, hatte zu dem Wunsch Veranlassung gegeben, daß Alles das, was in dieser Abtheilung ausgestellt war, vereinigt bleiben möge, und die Ausfüllung der noch vorhandenen Lücken angestrebt werde. Die damalige Generaldirektion der Telegraphen nahm es nun in die Hand, diesen Wunsch zu erfüllen, hatte jedoch mit unüberwindlichen Schwierigkeiten zu kämpfen, weil die Besitzer der einzelnen, gerade historisch werthvollsten Apparate, aus testamentarischen und anderen Rücksichten nicht in der Lage waren, die Originale zu dem nationalen Zwecke abzugeben. Erst später gelang es ihr, Dank der Erlaubniß der einzelnen Besitzer, getreue Kopien der Originalapparate von von Soemmerring, Gauß und Weber und von Steinheil, sowie einer Zeichnung des Originalapparates von Schilling von Cannstadt anfertigen zu lassen und der Sammlung einzuverleiben. Auf diese Weise wurde es möglich, unter Aufwendung unendlicher Mühen und

Digitized by Google

großer Kosten den im Jahre 1873 gehegten Wunsch zu erfüllen und die Sammlung in ihrer Vollständigkeit zu erhalten.

Seit dem Jahre 1873 hat dieselbe allgemeines Interesse erregt, und besonders in Fachkreisen hat man den Werth der Sammlung erkannt und dieselbe durch Zuwendungen der mannigfachsten Art bereichert. So machte der Chef des Bankhauses Emil Erlanger u. Comp., Baron Emil von Erlanger zu Paris, der Sammlung im Jahre 1874 durch Ueberweisung der Muster der verschiedenen unterseeischen Kabel, bei derer Verlegung er als Unternehmer oder Vertreter der Gesellschaft betheiligt war, ein ebenso interessantes, als durch seine äußere Ausstattung prachtvolles Geschenk. Damals erklärte auch die Firma Siemens u. Halske in Berlin mit der dankenswerthesten Bereitwilligkeit, einen großen Theil der von ihr in Wien 1873 ausgestellten Apparate an die Sammlung überlassen zu wollen. Die Herren Siemens Brothers in London bereicherten auf Veranlassung des Telegraphen-Ingenieurs Nessold in Montevideo die Sammlung ebenso, wie später Herr Dr. W. Siemens zu Berlin, durch Uebersendung von Kabelproben; auch gelang es den Bemühungen des Herrn Professors Dr. Zetzsche einige historisch werthvolle Apparate aus der Sammlung des Dresdener Polytechnikums verfügbar zu machen und zu überweisen.

Vor Allem aber ist es der Herr General-Postmeister, welcher ein besonderes Augenmerk auf die Vervollkommnung der Sammlung richtet. So ist in neuester Zeit die Anweisung zur Anfertigung getreuer Kopien der ersten in Amerika 1835 und 1846 erbauten Morsetelegraphen, sowie zur Herbeischaffung anderer werthvoller Stücke gegeben worden. Auf Anordnung Seiner Excellenz ist seit dem vorigen Jahre die Sammlung in das Museum der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung im Dienstgebäude des General-Postamts übergesiedelt, in dessen prächtigen Räumen sie eine ebenso zweckmäßige als übersichtliche Aufstellung gefunden hat. Auch dem Kaiserlichen General-Telegraphenamt ist es gelungen, die Sammlung durch mannigfache werthvolle Zuwendungen zu vervollkommnen, so daß man mit vollem Recht jetzt schon sagen kann, daß die Sammlung, die erste derartige, für die Geschichte der Telegraphie unschätzbaren Werth hat.

Die nachstehenden Bemerkungen wünschen diejenigen Besucher des Museums, welche in dem Entwickelungsgange der elektrischen Telegraphie weniger bewandert sind, auf die historisch werthvollsten Apparate der Sammlung aufmerksam zu machen.

Dem Alter gebührt auch hier der Vortritt, und deshalb erwähne ich zuerst das Instrument, welches der 1755 in Thorn geborene und seit 1805 als Mitglied der Akademie der Wissenschaften in München lebende Samuel Thomas von Soemmerring Anfangs Juli des Jahres 1809 erbaute. Von der Mitte des vorigen Jahrhunderts an bis gegen dessen Ende hin hatte man sich vergeblich bemüht, mittels der Reibungselektrizität zu einer lebensfähigen Telegraphie zu gelangen. Das Ende des 18. Jahrhunderts brachte die Kenntniß der galvanischen oder Berührungselektrizität und schon Anfangs Juli 1809 konstruirte Soemmerring den ersten galvanischen Telegraphen, für welchen er die zuerst von Carlisle (1800) beobachtete Erscheinung verwerthete, daß der galvanische Strom das Wasser in seine beiden Elementarbestandtheile Sauerstoff und Wasserstoff zerlegt. Soemmerring befestigte, wie der in der Sammlung vorhandene Apparat veranschaulicht, auf dem Grunde eines beim Gebrauch mit angesäuertem Wasser zu füllenden Glastroges 35 (später 27) Goldspitzen, deren jede mit je einem Buchstaben und einer der zehn

Digitized by Google

Ziffern von 0 bis 9 bezeichnet war. Von diesen Spitzen gingen durch Seidenumspinnung von einander isolirte Kupferdrähte, zu einem (1000 Fuß langen) Seil vereinigt, nach dem Gefäße, in welches die beiden Pole einer aus 15 Brabanter Thalern und 15 Zinkplatten gebildeten Volta'schen Säule geführt wurden. Zur Aufnahme dieser Leitungsdrähte von den Polen aus waren dieselben mit Knöpfen versehen, wogegen ein jeder der 35 Leitungsdrähte an seinem Ende einen Messingcylinder hatte, in den man den Knopf der Poldrähte von der Säule befestigen und so die leitende Verbindung herstellen konnte. Wenn ich nun z. B. den Knopf, welcher dem Pole des Wasserstoffs angehört, mit dem Messingcylinder für den Buchstaben A und den des Sauerstoffs mit dem für D verbinde, so ist hierdurch eine Verbindung der Pole der Säule mittels der Drahtleitung außerhalb hergestellt. Die Leitung des einen Pols führt bis zur Spitze A in dem Zersetzungsapparate und der andere Pol zur Spitze D. Von beiden Spitzen sieht man Gasbläschen aufsteigen und sind somit zwei Buchstaben bezeichnet, deren Reihenfolge dadurch bestimmt war, daß der Wasserstoffpol stets den Anfang machte. Wasserstoff entwickelt sich in reichlicherer Menge, als Sauerstoff, und deshalb ist die Spitze in dem Glastroge, an der sich Wasserstoff entwickelt, leicht zu erkennen. Um den Beginn des Telegraphirens melden zu können, fügte Soemmerring im Jahre 1811 seinem Apparate einen Wecker bei, womit auch der Apparat in der Sammlung ausgerüstet ist. Derselbe (der erste Wecker) besteht im Wesentlichen darin, daß das aufsteigende Gas sich in der nach unten gekehrten Aushöhlung eines, am Ende eines langen Hebelarms befestigten Löffels sammelte, welcher sich dadurch hob und beim Steigen ein, jenseits der Axe, am entgegengesetzten Hebelarm leicht aufgesteckte Bleikügelchen in einen Trichter herabfallen machte, durch welchen es dem darunter gestellten Sperrer eines Glockenuhrwerks zugeführt wurde und dadurch den Wecker in Thätigkeit setzte.

Der Soemmerring'sche Telegraph war bis zur Einrichtung der elektromagnetischen Telegraphen der einzige für den Gebrauch schon wirklich vorbereitete; er ist zwar nur zu Versuchen im Kleinen verwendet worden, seine Einrichtung ist aber doch von großer Wichtigkeit, weil er das erste Glied der langen Reihe von Telegraphen bildet, welche vom Jahre 1809 an bis zur Gegenwart theils nur zum Vorschlage, theils zur wirklichen Verwendung kamen.

Werthvoll ist das zweitälteste Stück der Sammlung, die Zeichnung des ersten Nadeltelegraphen, welchen der von deutscher Familie abstammende russische Staatsrath Baron Schilling von Canustadt im Jahre 1832 konstruirte, bei welchem er fünf und später blos zwei Nadeln verwendete. Der Originalapparat wird von der Akademie der Wissenschaften in Petersburg aufbewahrt. Schilling starb im Jahre 1837, bevor sein Telegraph im Großen ausgeführt wurde.

In größerem Maßstabe wurde der Telegraph zuerst im Jahre 1833 von den Professoren Carl Friedrich Gauß und Wilhelm Weber in Göttingen ausgeführt. Das Original ist Eigenthum des physikalischen Laboratoriums in Göttingen, während eine getreue Kopie desselben sich im Museum befindet. Der Gauß und Weber'sche Apparat blieb bis zum Jahre 1838 im Betrieb und wurde Anfangs mit galvanischen, seit 1835 mit Magnetinduktionsströmen betrieben. Die Zeichen wurden mittels einer frei hängenden Magnetnadel gemacht, welche aus einem Magnetstab von 1,21 m Länge, 0,075 m Breite und 0,015 m Dicke bestand;

Digitized by Google

die ihn umgebende Multiplikatorrolle ist noch von einer als Dämpfer wirkenden, aus wenigen Windungen starken Kupferdrahtes gebildeten Spule umschlossen; seine Schwingungen macht ein kleines Spiegelchen mit, das durch ein Fernrohr mit daran befestigter Skala zu beobachten ist. Der Zeichengeber enthält eine Induktionsrolle, welche über einen starken Magnetstab gesteckt ist, und mittels des einen oder des andern von zwei Hebeln über diesen Stab bewegt werden kann; das Verbindungsstück der beiden Hebel aber ist um eine horizontale Axe drehbar und bildet einen Quecksilberkommutator, welcher den Strom bald in der einen, bald in der andern Richtung durch die Multiplikatorrolle sendet und dadurch den in derselben hängenden Magnetstab nach links oder nach rechts ablenkt. Jeder der Buchstaben und jede der Ziffern konnte dabei mit höchstens 4 Strömen telegraphirt werden.

Von Gauß persönlich dazu aufgefordert, übernahm es der Professor Karl August Steinheil zu München, den von Gauß u. Weber angewandten Telegraphen zu vervollkommnen, und es gelang ihm, denselben in einen Schreibtelegraphen zu verwandeln, dessen Kopie in der Sammlung Aufstellung gefunden hat. Durch die Erfindung dieses Schreibtelegraphen war also die Idee, die Signale direkt niederzuschreiben, klar durchgeführt. Steinheils elektromagnetischer Telegraphenapparat (der erste Schreibtelegraph), 1836 hergestellt und das erste Mal im Juli 1837 von München nach der Sternwarte in Bogenhausen praktisch verwerthet, enthielt als Zeichengeber einen um eine vertikale Axe drehbaren Magnetinduktor mit Quecksilberkommutator und als Zeichenempfänger in der vom Induktionsstrom durchflossenen Multiplikatorspule zwei kleine Stahlmagnete, deren jeder sich um eine vertikale Axe drehen kann, an dem einen Ende mit einem kleinen Farbgefäße, an dem andern mit einem Messinganſatze versehen ist und durch einen davorstehenden Richtmagnet so gestellt wird, daß ein Strom von der einen Richtung den ersten, ein Strom von der entgegengesetzten Richtung den zweiten entweder mit dem Farbgefäße gegen einen an den Magneten vorübergeführten Papierstreifen, oder mit dem Messinganſatze an die erste oder zweite von zwei in verschiedener Entfernung aufgestellten, verschieden gestimmten Glocken anschlagen läßt. Man sieht ein, daß es mittels der beiden Magneten möglich ist, in zwei Reihen Punkte zu machen, die aber nicht gleichzeitig in beiden Reihen entstehen können. Das Alphabet muß also aus aufeinanderfolgenden Punkten der einen und andern Reihe bestehen; Steinheil bildete zu diesem Zwecke ein Alphabet, bei dem höchstens vier Punkte zu einem Buchstaben verwendet wurden. In dem Jahre 1838 nahm E. Davy ein Patent auf einen Telegraphen, bei dem mittels des galvanischen Stromes ein Elektromagnet ein Uhrwerk durch ein Echappement regelte, während das Uhrwerk selbst durch ein Gewicht, wie bei jeder andern Gewichtuhr, in Bewegung gesetzt wurde. Dieses Prinzip wurde nun zuerst im Herbst 1839, nach andern Angaben im Jahre 1840, von Wheatstone bei Ausführung seines in der Sammlung (in allerdings verbesserter Konstruktion) zur Aufstellung gebrachten Zeigertelegraphen benutzt.

Wesentlich von derartig konstruirten, noch mehrfach in der Sammlung aufgestellten, weicht der elektromagnetische Zeiger- und gleichzeitig Typendruckapparat, von Werner Siemens in Berlin 1846 erbaut, ab; er arbeitet, ebenso wie der ihm beigegebene Wecker, mit Selbstunterbrechung des Stromes und macht den Zeiger durch sehr schnell aufeinanderfolgende Schließungen und Unterbrechungen des Stromes bis zu dem telegraphirten Buchstaben fortschreiten.

Digitized by Google

Dieser Telegraph ist zugleich der älteste in der Sammlung vorhandene Typendrucktelegraph, denn er besitzt eine eigenthümliche Vorrichtung zum trocknen Abdrucken des telegraphirten Buchstabens mittels Kopirpapier auf einem Papierstreifen. Ferner ist noch der Magnetinduktions-Zeigertelegraph, von Werner Siemens zu Berlin 1856 konstruirt, hervorzuheben. Derselbe wird noch vielfach benutzt und kann bei seinem geringen Trägheitsmoment und geringen Widerstande direkt in die Leitung eingeschaltet werden. Der bei ihm zur Anwendung kommende Cylinderinduktor nimmt einen nur kleinen Raum ein, ermöglicht aber die Anhäufung der induzirenden Wirkung einer größeren Anzahl von Magneten und liefert deshalb sehr kräftige Wechselströme. In dem Magnetzeiger wirken die Induktionswechselströme auf ein polarisirtes eigenthümlich konstruirtes Magnetsystem, in welchem die als Anker dienende Zunge in ihrer Mittelaxe von zwei Polen gleich stark angezogen wird, so lange kein Strom den Elektromagneten durchläuft, wogegen sie während der Dauer des Stromes von dem einen Pole angezogen und gleichzeitig von dem andern abgestoßen wird.

Im Jahre 1837 konstruirte der Amerikaner S. B. Morse (gest. am 2. April 1874) seinen ersten Telegraphen, der von der späteren Gestalt des Morseschen Telegraphen wesentlich abweicht. Er verwerthete die Anziehung der Electromagnete auf einen Eisenanker für die Telegraphie; diese im Jahre 1840 in den Vereinigten Staaten Amerikas patentirte Erfindung Morse's gehört zu den wichtigsten auf dem Telegraphengebiete. Von den 1837 und 1846 erbauten Originalapparaten, welche sich in New-York befinden, werden gegenwärtig auf Anordnung des Herrn General-Postmeisters Kopieen gefertigt, um im vereinigten Post- und Telegraphen-Museum aufgestellt zu werden.

Um die Verbesserung des Morse'schen Telegraphen haben sich besonders Robinson, Siemens u. Halske, Lewert, John Marcus, Hipp, Wiel, von Brabender und Andere verdient gemacht. Von den in der Sammlung vorhandenen Reliefschreibern sind der von Siemens 1849, also aus der frühesten Zeit der Einwanderung des Morsetelegraphen in Deutschland stammende, ferner der Reliefschreiber mit Selbstauslösung von Marcus in Wien und der Lewert'sche (1865) zu erwähnen. Große Mannigfaltigkeit in der Konstruktion zeigen die Farbschreiber, von denen der älteste der von Thomas John in Prag 1854 konstruirte Original-Farbschreiber ist. Das von einer Farberolle mit Farbe gespeiste Schreibrädchen sitzt über dem Papierstreifen auf einem federnden Hebel, welcher oberhalb des Electromagnetankerhebels liegt und dessen auf und niedergehende Bewegung mitmachen muß, weil er mit ihm durch ein Stäbchen verbunden ist; das Schreibrädchen wird durch einen Schnurlauf von der ziemlich entfernt von ihm liegenden oberen Papierzugwalze aus in Umdrehung versetzt.

Den Uebergang von dem Relief- zum Farbschreiber bildet der sogenannte Rechenapparat von Hipp, anfangs der fünfziger Jahre erbaut, bis 1867 in der schweizerischen Telegraphenverwaltung im Gebrauch. Bei demselben wird durch ein Uhrwerk der Schreibhebel und mit diesem der Schreibstift jedesmal in die arbeitende Lage versetzt, wenn der Ankerhebel durch electromagnetische Einwirkung des Linienstromes zur oscillirenden Bewegung gebracht wird. Es ist also die Funktion der Lokalbatterie durch das Uhrwerk ersetzt und mit jener daher auch das Relais ganz weggelassen.

In den Jahren 1849 bis 1858 wurde in Sachsen, Bayern und Oesterreich

Digitized by Google

der von Emil Stöhrer in Leipzig konstruirte electromagnetische Doppelstiftapparat angewandt. Ein Exemplar desselben ist in der Sammlung vorhanden und gestattet in zwei Zeilen vertheilte Striche und Punkte zu Buchstabenzeichen zu gruppiren. Der aufgestellte Apparat ist ein von Stöhrer selbst gebauter Doppelstiftapparat ältester Konstruktion. Ferner ist noch der Siemens'sche Doppelstiftreliefschreiber (1850) nebst der ältesten Form des polarisirten Relais (ohne Stahlmagnete, die Anker von den Kernen eines von einem Zweigstrom der Lokalbatterie umströmten Electromagnets magnetisch inducirt) und einem Tastwerk mit 30 Tasten und einer Stiftenwalze zu erwähnen. Auch findet sich noch ein polarisirtes Doppelstiftrelais mit Stahlmagneten vor (1852).

Von den Automaten ist der Siemens'sche Typenschnellschreiber und der Siemens'sche Handschriftlocher mit automatischem Schnellschreiber und polarisirtem Empfänger hervorzuheben.

Die Typendrucktelegraphen sind, außer durch den schon erwähnten Siemens'schen, durch den Typendruckapparat von Hughes, Professor der Physik in Newyork, vertreten.

Die Uebertragung wird durch die Jaite'sche Hughesübertragung, durch polarisirte und gewöhnliche Relais repräsentirt, während das Gegensprechen durch zwei Morsesysteme anschaulich gemacht wird.

Taster, Blitzableiter, Galvanoskope und Relais sind in den verschiedensten Konstruktionen vorhanden und bieten nebst den aufgestellten Meßinstrumenten (Tangentenbussole ältester Konstruktion u. s. w.) und Umschaltern (ältester Stromwender) Lehrreiches und Interessantes mannigfacher Art.

Auch an Weckern ist kein Mangel; als ältester ist der Soemmerring'sche zu erwähnen, an den sich Konstruktionen der verschiedensten Art anreihen.

Besonders erwähnenswerth ist die Sammlung von Kabelproben, welche Stücke von fast allen Kabeln enthält, die bisher überhaupt verlegt worden sind. Hierbei ist auch die in der Sammlung niedergelegte Guttaperchapresse zur Anfertigung isolirter Leitungen mit Guttaperchahülle ohne Naht zu erwähnen, die erste, welche überhaupt bei der Kabelfabrikation zur Anwendung gekommen ist.

Ferner die Mutterpflanze der Guttapercha von Trinidad, sowie einige Guttaperchaproben, welche die einzelnen Stadien des Guttapercha-Fabrikationsprozesses vor Augen führen.

Die submarine Telegraphie wird veranschaulicht durch den Rückstromentlader und ein Apparatsystem von Siemens, welches bei dem durch das rothe Meer gelegten Kabel zur Anwendung gekommen ist.

An Leitungsmaterialien finden sich in der Sammlung Isolatoren von der ältesten bis zur neuesten deutschen und auch französischen, dänischen und amerikanischen Konstruktion vor; dieselben sind an Stangenabschnitten übersichtlich angebracht; ferner Proben von Leitungsdraht und die verschiedensten Arten von Löthstellen. Die bisher zur Anwendung gekommenen Bindungen beim Befestigen der Drähte an den Isolatoren sind durch Herstellung solcher Bindungen veranschaulicht.

Der Imprägnirungsprozeß mit Kupfervitriol wird durch sieben Stangenabschnitte aus den verschiedenen Stadien des Zubereitungsvorganges vor Augen geführt.

Digitized by Google

Als Elektrizitätsquellen dienen für die Telegraphie entweder galvanische Batterieen oder Inductoren. Die älteste aufgestellte Batterie ist die Siemens'sche Tauchbatterie (1849), neben welcher noch eine ganze Reihe neuerer Batterieen Aufstellung gefunden haben. Unter den Inductoren ist außer denen, welche bei den Gauß'schen und Steinheil'schen schon erwähnt sind, der Siemens'sche Magnetinductor mit 28 Lamellenpaaren, 1850 für Läutewerke konstruirt, besonders anzuführen. Neben Letzterem hat auch das von Siemens 1847 konstruirte Läutewerk für Eisenbahnen einen Platz gefunden. Dasselbe wird durch einen Fallhammer ausgerückt und rückt sich selbst wieder ein.

Schließlich ist noch die Aufstellung einiger amerikanischer Apparatsysteme zu erwähnen, ganz besonders aber das Vorhandensein des ersten Originaltelephons von Philipp Reis 1861, sowie von Telephonen neuerer und neuester Konstruktion, mehrerer Mikrophone und eines Phonographen hervorzuheben. Die Rohrpost ist durch ein betriebsfähiges Modell vertreten, wie auch die Telephone neuerer und neuester Konstruktion und ein Mikrophon eingeschaltet sind, wodurch das Interessante der Sammlung ebenso, wie durch die überraschenden Leistungen des Phonographen sehr erhöht wird.

---

10. Die Brücken und ihre Bedeutung für den Verkehr.

Zugleich ein Beitrag zur geschichtlichen Entwickelung des Brückenbaus.

Mitgetheilt von Herrn Postdirektor C. Löper in Markirch.

Alles ist Uebergang.
(Inschrift einer Brücke.)

I.

Die Brücken haben gleich den Verkehrsstraßen im Laufe der Zeit manche Stufen der Entwickelung durchschritten. Zur Ergänzung früherer Aufsätze über die Römerstraßen (Archiv für Post und Telegraphie Nr. 24 für 1876) und über die Straßen, die Wege und die Posteinrichtungen (Archiv für Post und Telegraphie Nr. 11, 12 und 14 für 1877) wird nachstehend die Entwickelung dieses Verkehrsmittels von den frühesten Zeiten an bis zur Gegenwart, insbesondere in Deutschland, dargestellt, wobei mehr der kulturgeschichtliche als der technische Gesichtspunkt hervorgehoben werden wird. Mit Recht ist neuerdings gesagt worden, daß Bauwerke aller Art, welche gemeinnützigen Zwecken dienen, um so größeres Interesse für die Kulturgeschichte gewähren, je länger sie beständen und je deutlicher aus ihnen die Ansprüche hervorträten, die in den verschiedenen Zeitabschnitten an sie gestellt würden. Dies gilt recht eigentlich auch von den Brückenbauten.

Schon die ältesten Völker haben Brücken oder ähnliche Vorrichtungen zur Verbindung zweier, durch Wasser, einen Weg oder eine Vertiefung getrennter Punkte besessen. Eine der ersten bedeutenderen Brücken soll diejenige der sagenhaften Königin Semiramis zur Verbindung beider Theile Babylons am Euphrat gewesen sein. Auch die Perser, welche bereits im Besitze guter Straßen waren, hatten

Digitized by Google

einzelne ziemlich umfangreiche Brücken[1]) erbaut. Bekannt ist die Schiffbrücke, welche Xerxes über den Hellespont schlagen ließ. Großartig war auch die Thätigkeit der Chinesen in dieser Beziehung. Gegen Ende des vorigen Jahrhunderts gab es in China allein 3158 Brücken von Stein, von denen viele aus alter Zeit herrühren sollen[2]). Die Brücke von Lohang hat eine Länge von 26 800 Fuß und ruht auf 300 Pfeilern. Die Griechen fertigten die ihrigen zum Theil aus Holz: so gab es eine lange hölzerne Brücke über den Euripus zwischen Aulis und Chalkis auf der Insel Euböa; doch kommen bei ihnen auch schon einzelne aus Stein erbaute Brücken vor. Breitere Flüsse wurden in solcher Weise überdeckt, daß an beiden Seiten die oberen Steinschichten andauernd etwas vorgeschoben wurden. Wenn letztere schließlich einander nahe genug gebracht waren, so wurden die Zwischenräume mit größeren Steinplatten oder Balken bedeckt.

Von den Brücken, welche die Römer erbauten, sind etliche, besonders in Italien und Frankreich erhalten. Die Römer verstanden es bereits, Gewölbe in Form eines Halbkreises herzustellen. Diese Art der Wölbung ermöglichte es, die breitesten Ströme zu überbrücken, und die Kühnheit, mit welcher dabei zu Werke gegangen wurde, erhebt einzelne dieser Bauwerke zu den großartigsten Denkmälern des Alterthums. Dies gilt auch von den auf ähnliche Weise hergestellten Wegeüberführungen (Viadukten) und Wasserleitungen (Aquädukten). Von dem großartigen Bauwerke des Pont du Gard[3]) bei Nimes sagte Rousseau, daß dies der einzige Gegenstand sei, der, so lange er auf Erden lebe, seine Erwartungen übertroffen habe[4]). Die bedeutende Thätigkeit der Römer in dieser Beziehung hob schon der Smyrnäer Aristides hervor, wenn er unter Anderem bemerkt, daß dieselben über die Hauptströme der Erde Brücken geschlagen hätten (»terramque omnem dimensi, pontibus variis fluvios junxistis«)[5]).

Von jeher scheint man den Brücken, als sehr wichtigen Mitteln des Verkehrs, eine gewisse religiöse Bedeutung zugeschrieben zu haben. Dieselbe äußerte sich unter Anderem auch darin, daß jede Eröffnung einer solchen mit großer Feierlichkeit unter priesterlicher Einsegnung zu erfolgen pflegte. Vermuthlich stand sie in einem gewissen Zusammenhange mit der Verehrung, welche die alten Völker den großen völkerbewegenden und völkerfesselnden Strömen bezeugten, die sie sich öfters als Götter verkörperten. So wurde z. B. in der früheren Geschichte der Stadt Rom, deren Schicksal freilich sehr wesentlich durch die Tiber und deren Ueberbrückung bedingt war, der letzteren eine so hohe religiöse Wichtigkeit zugeschrieben, daß deren Pflege einer besonderen priesterlichen Vereinigung, den pontifices (Brückenschlägern) anvertraut war, aus denen später sogar das oberste Priesterkollegium hervorging. Das Oberhaupt sämmtlicher Angelegenheiten, welche den Staatskultus

[1]) So diejenige zu Caspin, von welcher es in der Bibel im 2. Buch der Maccabäer Kap. 12, 13 heißt: »Er fiel auch in eine Stadt, die mit Brücken wohl bewahret und mit einer Mauer beschlossen war, da mancherlei Volk inne wohnte und hieß Caspin«.

[2]) Herder, Ideen zur Philosophie der Geschichte der Menschheit.

[3]) Der Pont du Gard ist die bedeutendste aller Wasserleitungen der Erde; derselbe besteht aus drei Bogenreihen, welche in drei Stockwecken über einander fortlaufen; das unterste Stockwerk, das zum Theil im Wasser steht, setzt sich aus sechs gewaltigen Bogen zusammen. Ueber dieses erste Stockwerk läuft das zweite mit elf und über dieses zweite das dritte mit 35 Bogen hin. Das oberste Stockwerk war für die Wasserleitung bestimmt. An dieses Bauwerk lehnt sich die in neuerer Zeit hergestellte Brücke an.

[4]) Schubert, Reise durch das südliche Frankreich und durch Italien.

[5]) Bergier, histoire des grands chemins de l'empire romain,

Digitized by Google

betrafen, erhielt den Namen pontifex maximus, der sich sogar als die amtliche Bezeichnung des Oberhauptes der katholischen Christenheit erhalten hat.

Im Mittelalter bildeten sich etliche christliche Brüderschaften, wie z. B. der Orden der sogenannten Brückenbrüder (frères pontifes), im zwölften Jahrhundert in Süd-Frankreich, um vorzugsweise zum Nutzen der zahlreichen Wallfahrer, an den verkehrreicheren Uebergangspunkten größerer Flüsse Hospize anzulegen, Fähren zu unterhalten und Brücken zu bauen. Die in Avignon und zum heiligen Geist (Pont-St-Esprit) beim gleichnamigen Orte über den Rhone hergestellten Brücken sind von jener Körperschaft hergestellt worden. Die letztere Brücke gehörte längere Zeit hindurch zu den kühnsten Bauwerken dieser Art; sie war, gleichwie die Straßen früherer Zeit, nur verhältnißmäßig schmal, was seinen Grund darin hatte, daß zur Zeit ihrer Erbauung vorzugsweise nur geritten ward und selbst Waaren auf dem Rücken der Maulesel ꝛc. befördert wurden.

In Deutschland, gleichwie in anderen Ländern, empfanden die Völkerschaften schon in den frühesten Zeiten das Bedürfniß, Bäche und Flüsse zu überschreiten. Wo es irgend zulässig war, geschah dies an flacheren Stellen, Furten. An solchen Orten, wo diese Art der Ueberschreitung nicht angänglich war, wurden einfache Stege hergestellt oder kleine Fahrzeuge benutzt. Es deutet schon auf einen regeren Verkehr hin, wenn an Stelle des letzteren eine Fähre trat[1]). Einen Fährmann bei Worms erwähnt unter Anderem bereits das aus dem zehnten Jahrhundert herrührende, in lateinischer Sprache geschriebene Waltharilied. Diejenigen Personen, welche die Ueberfahrt — insbesondere auch am Rhein — bewirkten, wurden Fergen oder Ferchen genannt. Das Recht zum Betriebe einer Fähre, Fahrgerechtigkeit, bildete ehedem ein Reichslehen. Beispielsweise gewährte Kaiser Adolph von Nassau im Jahre 1292 dem Orte Neuenburg in Baden ein Privileg, wonach zwischen Breisach und Rheinweiler keine andere »Rheinfart« als zu Neuenburg bestehen sollte. Nach dem Weisthum der Ortschaft Hußheim bei Speyer vom Jahre 1516 hatte der dortige »Färchermeister vierthalb Schiffe und einen Nachen« zu unterhalten.

Schon die Römer hatten am Rhein Brücken erbaut. Es scheint jedoch, daß diese Arbeiten von den germanischen Völkern alsbald wieder zerstört worden sind. Einige Schriftsteller glauben mit Sicherheit behaupten zu dürfen, daß zeitweise Brücken bei Bonn und Speyer bestanden[2]). Als es Karl dem Großen gelungen war, eine schöne, das Staunen der Mitwelt erregende hölzerne Brücke bei Mainz über den Rhein herzustellen, an der nach Eginhard's Bericht zehn Jahre gebaut worden war und die der Ewigkeit trotzen zu wollen schien, verbrannte sie nach kurzem Bestande binnen drei Stunden. Wie der Mönch von St. Gallen behauptet, war dieselbe von den Rheinfergen angezündet worden, welche darin eine Beeinträchtigung ihres Erwerbes erblickten[3]). Noch heutzutage sollen bei niedrigem

---

[1]) Fähren waren schon im grauen Alterthum bekannt. Daß die Römer auch solche besaßen, erhellt aus folgenden Versen Ovids:

»Nec tibi (amnis) sunt pontes, nec qua sine remigis ictu
concava trajecto cymba rudente vehat«.

[2]) Der bekannte Militär-Schriftsteller Oberst von Cohausen hat in einer besonderen Schrift: »Cäsars Rheinbrücken« (1867) eine genaue Beschreibung der Konstruktion dieser Brücken vom Standpunkte des Ingenieurs versucht.

[3]) M. Wirth, deutsche Geschichte im Zeitalter germanischer Staatenbildung.

Digitized by Google

Waſſerſtande etliche Pfeiler dieſer Brücke zu ſehen ſein; einige derſelben befinden ſich im römiſch-germaniſchen Centralmuſeum in Mainz.

Karl der Große, welcher einige verfallene Römerſtraßen wiederherſtellen ließ, wandte auch den Brücken jedenfalls ſeine Aufmerkſamkeit zu. Aus einer Reihe von Kapitularien ſeiner Nachfolger in Deutſchland erhellt, daß ſie ebenfalls Brücken herſtellen ließen.

Ueber die Donau in Siebenbürgen (»in veteri Dacia«) hatte Kaiſer Trajan bereits eine Brücke in großartigem römiſchen Styl aufführen laſſen. Sein Nachfolger Hadrian ließ dieſelbe jedoch aus Furcht vor den barbariſchen Völkern, welche dieſelbe leicht benutzen und nach Rom vordringen konnten, wieder zerſtören. Erwähnenswerth iſt auch eine dem Druſus zugeſchriebene Brücke bei Bingen; die jetzt dort vorhandene, welche wahrſcheinlich auf den Trümmern einer römiſchen ruht und um das Jahr 989 erbaut wurde, heißt im Volksmunde noch heute »Druſusbrücke«.

Die Bezeichnung »Brücke« ſoll nach der Annahme älterer Schriftſteller von Brüchen[1]) abzuleiten ſein, weil die erſten Brücken vorzugsweiſe über Brüche und Sümpfe hergeſtellt wurden, deren Ueberſchreitung im Allgemeinen größere Schwierigkeiten darbot, als ein Fluß mit feſten Ufern. Wahrſcheinlicher iſt es jedoch, daß dies Wort von den keltiſchen Ausdrücken Briga und Briva oder Brücke abzuleiten ſei. Das lateiniſche Wort pons (franzöſiſch pont, italieniſch ponte) iſt von pendere, hängen, abzuleiten. Daher heißt es wahrſcheinlich auch z. B. in alten Schriften: »Die Brücke hänget die Stadt Schaffhauſen an das Schweizeriſche Erdreich«.

Schon die Römer erkannten die volle Bedeutung einer gut hergeſtellten Brücke über einen größeren Fluß, denn ſie ward von ihnen angeſehen als der wichtigſte Theil der Straße bz. des Weges (»potissimam viae partem«), zumal beim Fehlen derſelben der Verkehr häufig erſchwert, oder auch zu Zeiten, wie beiſpielsweiſe während hohen Waſſers oder Eisganges, ganz gehemmt war. Inwieweit die Brücken auch bei anderen Völkern geſchützt wurden, wird aus der folgenden Darſtellung erhellen.

Den erſten Gedanken zur Herſtellung einer Brücke gab vielleicht ein über einen Fluß gefallener Baum, der die Verbindung beider Ufer herſtellte. Noch gegen Ende des vorigen Jahrhunderts waren in Rußland einige Brücken vorhanden, welche nur aus zuſammengelegten, nicht einmal unter einander befeſtigten Baumſtämmen beſtanden. Der Schriftſteller Kotzebue ſah beiſpielsweiſe eine ſolche Brücke, welche die Ruſſen Floß- oder auch lebendige Brücke nennen, auf dem Tobol; dieſe Brücke, nur an den beiden Ufern befeſtigt, war ſonſt ein Spiel der Wellen. Jedes dieſelbe paſſirende Fuhrwerk drückte dieſelbe ins Waſſer und es bedurfte einiger Anſtrengung, um ſie beim Ueberfahren nicht aus dem Auge zu verlieren[2]). Von ähnlicher Beſchaffenheit waren am Anfange dieſes Jahrhunderts noch viele Brücken in Schweden

[1]) Etliche Gegenden im Oſten Europas ſind bekanntlich ſehr reich an Brüchen und Brücken. So berichtet ein Reiſender des vorigen Jahrhunderts, daß Moskau in einem Bruche liege, der ſich über 50 Meilen erſtrecke, und daß man ſelbſt in den meiſten Gaſſen noch über hölzerne, aus Balken hergeſtellte Brücken fahre. — Auch zwiſchen Küſtrin und dem Dorfe Rathſtock in der Richtung nach Landsberg a. d. W. gab es in dem ehedem ſehr moorigen Boden am Anfange des vorigen Jahrhunderts noch 33 Brücken. Auf ſolchem Boden hergeſtellte Dämme wurden auch »Knüppelbrücken« genannt. In den heutigen Provinzen Weſt- und Oſtpreußen ließ der deutſche Orden viele ſolcher Brücken herſtellen.

[2]) Kotzebue, das merkwürdigſte Jahr meines Lebens.

Digitized by Google

und Norwegen. Man begnügte sich damit, ein auf dem Wasser liegendes Floß am Ufer zu befestigen und mit Querhölzern zu belegen. Dergestalt hob und senkte sich eine solche Brücke mit dem Steigen und Fallen des Wassers im Flusse[1]).

Die zu den Brücken verwendeten Stoffe sind nach der Beschaffenheit der Länder bz. ihrer Erzeugnisse, sowie mehrfach auch nach Maßgabe ihrer Kulturstufe sehr verschiedenartig. Einige Völkerschaften in Asien, Amerika ꝛc. sollen es verstanden haben, Brücken aus Thierfellen oder ähnlichen Stoffen herzustellen. Andere verwendeten Schlingpflanzen, welche über den Fluß gespannt und an Bäumen befestigt wurden; dergleichen Seilbrücken, hier und dort auch Schwungbrücken genannt, giebt es besonders in Indien. Eine größere Brücke dieser Art, welche 73 Meter lang war, befand sich bei Alakamanda in der Nähe von Sirinagur. Aehnliche Einrichtungen sieht man in Mexiko und Peru. In letzterem Lande bestehen etliche Brücken nur aus einigen Pfählen, welche durch Querstricke von Schlingpflanzen (Lianen) mit einander verbunden und mit Baumzweigen belegt sind. Alexander von Humboldt berichtet von einer 120 Fuß langen, 7 bis 8 Fuß breiten Brücke solcher Art über den Chamboflus bei Penipee, welche aus Fasern der Wurzel der agave americana gefertigt war. Die Spanier nennen diese Brücken Puentes de Hamaca, nämlich Brücken nach Art der Hängematten. Die sogenannten Huaros werden nur aus einem einzigen Seile gefertigt; mittels eines zweiten Seiles wird ein Mensch vom anderen Ufer aus darüber gezogen. Außerdem giebt es in Peru noch die »Luftbrücken«. An solchen Stellen nämlich, wo der Weg durch einen Erdschlipf oder einen Felsen versperrt ist, werden Pfähle eingerammt; über dieselben werden Aeste kreuzweise gebunden, und die Zwischenräume mit geflochtenen Baumzweigen oder Rohr ausgefüllt, worauf schließlich Erde geworfen wird. Diese Art Brücken heißen in Peru Barbacoa. Der Reisende betritt eine solche Brücke mit Schauder, denn sie ist nur an einer Seite befestigt, ächzt und schwankt und ist öfters bereits so abgenutzt, daß die Maulthiere durch die Zweig- oder Rohrmatten treten und dann in den Abgrund stürzen, oft die Brücke selbst mit sich reißend[2]). In Holland soll man ehedem die Flüsse mittels zusammengebundener Binsen überschritten haben. Noch heutzutage werden bei Belagerungen der Festungen behufs Uebersetzung über die Wassergräben leere Tonnen zusammengefügt. Der merkwürdigste Stoff, welcher jemals zur Herstellung einer Brücke verwendet wurde, waren wohl Bücher und Manuskripte. Ein alter Schriftsteller[3]) theilt mit, daß die Mönche des Klosters Septimo zwischen Florenz und den Appeninen im 13. Jahrhundert, als ihre Vertheidiger gegen die Feinde gezogen waren und ihre Brücke sich in schlechtem Zustande befand, mittels der Pergament-Manuskripte eine solche über den morastigen Graben in Eile gefertigt hätten, so daß man darüber gelangen konnte. Spuren der damaligen Beschmutzung habe man an den alten Büchern noch lange bemerkt[4]).

Die Brücken können entweder fest oder in ihren einzelnen Theilen beweglich sein. Zu den beweglichen gehören außer den Zug-, Hub-, Roll-, Dreh-, Schiff- und Pontonbrücken noch die fliegenden Brücken. Einzelne dieser Brücken mögen hier erwähnt werden.

Die Schiff- und Pontonbrücken kannte man bereits im Alterthum; die-

[1]) (Küttner), Reise durch Deutschland, Dänemark, Schweden, Norwegen. Leipzig 1801.
[2]) Andree, Geographie des Welthandels.
[3]) Nicol. Bactius in Septimana histor. Romae 1724.
[4]) Allg. litter. Anzeiger für 1801.

Digitized by Google

selben bestehen bekanntlich aus Prähmen oder Pontons, welche gehörig unter einander und durch Anker im Flusse selbst befestigt und demnächst mit Brettern belegt sind. Diese Art Brücken lassen sich leicht abschwenken und auch nach anderen Orten versetzen. Karl der Große soll die erste Schiffbrücke über die Donau bei Regensburg erbaut haben.

Die sogenannten fliegenden Brücken sind eigentlich nur Fähren mit einer besonderen Vorrichtung; dieselben scheinen erst gegen Mitte des siebzehnten Jahrhunderts aufgekommen zu sein; damals wurden sie auch Gierbrücken genannt. Kurfürst Karl Ludwig von der Pfalz, der viel zur Hebung seines Landes that, legte 1669 bei Mannheim eine solche Brücke über den Rhein. Ueber die Mulde bei Roßlau wurde 1682 eine fliegende Brücke auf Veranlassung des Fürsten Georg von Anhalt erbaut. Die Einweihung derselben erfolgte mit großer Feierlichkeit. In einem damals veröffentlichten längeren Gedichte heißt es darüber:

»Ein schönes Wunderwerk, bald hin, bald her getrieben,
Durch Wassers eigne Macht, an einem schlanken Seil,
Es kehrt und wendet sich nach dessen Selbstbelieben
Der in der Hand nur regt des Ruders Obertheil.
Und zieht gemagsamlich das Seil zur andern Seite,
Da fliegen denn mit Lust Roß, Wagen, Wandersleute« [1]).

Für die Lady Montague, welche 1716 durch die Niederlande reiste, war eine solche Brücke noch etwas Neues. Sie sagt darüber in ihren Reisebriefen Folgendes: »Doch ich darf nicht vergessen, Ihnen Etwas von der Brücke zu sagen, die mich in Erstaunen setzt. Sie ist geräumig genug, auf einmal hunderte Menschen mit Pferden und Wagen zu fassen; man zahlt beim Einsteigen etwa zwei englische Pence, und dann geht Brücke und Alles fort auf die andere Seite des Flusses, so langsam, daß die Bewegung kaum zu bemerken ist.«

Größere Bedeutung als die beweglichen besitzen die festen Brücken. Der Bau einer größeren Brücke, welche im Mittelalter noch meist aus Holz bestand, und somit durch Feuer zerstört werden konnte oder auch sonst durch hohe Wasserfluth, Eisgang und Einflüsse der Witterung leicht Schaden erlitt, war immerhin mit Gefahr verbunden. Nur bedeutendere Orte besaßen die Mittel, eine feste Brücke über einen größeren Fluß zu schlagen. An größeren Strömen befanden sich feste Brücken meist nur in der Nähe des Ursprungs, wo sie die Schifffahrt nicht beeinträchtigten und woselbst Felsen als Widerlager derselben vorhanden waren. Am frühesten sind insbesondere in Deutschland feste Brücken vorhanden gewesen über die Moldau bei Prag seit 795, über die Nahe bei Bingen seit 989, über die Elbe bei Dresden seit 1021, über den Main bei Frankfurt seit 1035 [2]) (hölzerne), seit 1276 (steinerne), über die Donau bei Regensburg seit 1135, über den Neckar bei Heidelberg seit dem Anfange des 13. Jahrhunderts, über den Rhein bei Constanz seit 1198, über den Rhein bei Breisach seit 1212, bei Basel seit 1226, über die Eisack bei Botzen seit 1234, über den Rhein bei Straßburg seit 1388 u. s. w. Die ersten Brücken bestanden entweder aus Holz, aus

[1]) Schramm, historischer Schauplatz der merkwürdigsten Brücken.

[2]) Nach einer anderen Mittheilung soll bei Frankfurt bereits im achten Jahrhundert eine Brücke über den Main geführt haben; es wird vermuthlich eine Schiffbrücke gewesen sein. — Nach Maßgabe einer alten Urkunde besaß Ulm schon im siebenten Jahrhundert eine Brücke über die Donau; es war wahrscheinlich ebenfalls nur eine Schiffbrücke.

Digitized by Google

Stein oder auch aus diesen beiden Stoffen. Die ältesten Brücken von Stein sollen in Deutschland und Italien meist erst im eilften Jahrhundert neu erbaut sein.

Unter den hölzernen Brücken unterscheidet man Joch- und Pfahl-Brücken, Hängewerke und Sprengwerke mit einer Art Wölbung unterhalb derselben. Die zuletzt erwähnten beiden Arten Brücken wurden ehedem als Meisterwerke der Zimmermannskunst angesehen. Die älteren hölzernen Brücken, insbesondere in Süd-Deutschland und in der Schweiz, sind öfters bedeckt. Dies gilt auch von denjenigen mit Hänge- oder Sprengwerken, zumal die Bedeckung zu ihrer Haltbarkeit wesentlich beiträgt. In der Schweiz werden auch in der neuesten Zeit noch bedeckte Brücken erbaut.

Im frühen Mittelalter hatten die Steinbrücken gothische Spitzbogen; die ersten elliptischen Bogen wurden 1250 zu Florenz erbaut, die ersten unten eingedrückten Bogen (Korbhenkelbogen) 1609 zu Chatellerault im Departement Vienne in Frankreich [1]). Am Anfange des siebzehnten Jahrhunderts scheint die Zahl der steinernen Brücken in Deutschland noch nicht zahlreich gewesen zu sein, wenigstens sagt Merian in seiner Topographie der Schweiz von der 1585—1621 bei Schaffhausen erbauten Steinbrücke, »daß dergleichen am ganzen Rhein nicht zu finden« seien. Die älteren Brücken von Stein waren öfters in der Mitte höher, als an den beiden Enden. Aus Anlaß dieser Bauart war die Beförderung größerer Lasten über dieselben schwierig.

In neuerer Zeit wird im Interesse des Handels und Verkehrs von einer Brücke verlangt, daß dieselbe an geeigneter Stelle sich befinde, daß sie bequem zu erreichen, nach den Regeln der Baukunst und gehörig fest hergestellt, auch thunlichst eben sei und schließlich noch, daß sie ein hinlänglich starkes Geländer habe, damit Unglück durch wilde oder scheue Pferde ꝛc. verhütet werde. Die Festigkeit einer Brücke ist um so nothwendiger, als das Wasser des Flusses ohnehin ein Feind derselben ist und sie mehr oder minder unterwühlt. Jede feste Brücke besteht aus folgenden vier Hauptbestandtheilen: der Fahrbahn, den Brückenträgern, den Brückenstützen und dem Fundament.

Die deutschen Kaiser, welche im Mittelalter ein Recht der Oberherrlichkeit über die größeren Straßenzüge nebst den dazu gehörigen Brücken in Anspruch nahmen, gewährten den betreffenden Landesherren bz. den Städten, auf deren Ansuchen, neben der Genehmigung zum Bau einer Brücke, als eines öffentlichen Werkes (opus publicum), die Berechtigung zur Erhebung eines Brückenzolles oder Brückengeldes. Insbesondere geschah dies, wenn die von jenen herzustellende Brücke im allgemeinen Nutzen lag. So heißt es unter Anderem in einer Urkunde des Königs Wenzel vom Jahre 1393 über die Fryheit (Freiheit) der Straßburger Rheinbrücke, »daz dieselbe Brücke dem Riche (Reiche) und dem Lande nutz« sei, zumal »groß und vil Wandels do selbs über den Rin« (Rhein) ist. Der König behielt sich jedoch dabei vor, daß dieselbe »offen« sein sollte, »wenn und wie ofte wie der beburffen« [2]). Die Stadt Straßburg mußte für ihr Anrecht an diese Brücke den damals recht erheblichen Betrag von 32 000 Gulden entrichten. Bereits im Jahre 1234 hatte Kaiser Friedrich II. besondere Bestimmungen erlassen über die Unterhaltung der für die Waarenbeförderung zwischen Deutschland und

[1]) Friedrich, die Verkehrsmittel der Gegenwart ꝛc.
[2]) Löper, zur Geschichte des Verkehrs in Elsaß-Lothringen.

Digitized by Google

Italien sehr wichtigen Brücke über die Eisack in Botzen. Etwa vom Anfange des sechszehnten Jahrhunderts ab sahen die Landesfürsten den Bau der Brücken neben der Herstellung der Straßen allgemein als ein ihnen zustehendes Regal an.

In den Oesterreichischen Staaten gehörte die Benutzung der Brücken nebst den Land- und Wasserstraßen, d. i. das Zoll- und Mauthgefälle seit den ältesten Zeiten zu den landesfürstlichen Regalien und kommt urkundlich schon im zehnten und eilften Jahrhundert vor.

Deutlich läßt sich erkennen, wie der zunehmende Verkehr auf die Vervollkommnung der Ueberbrückung eines Flusses wirkte. So wiederholt es sich mehrfach, daß ein an einem größeren Flusse gelegener Ort anfänglich eine Fähre, später eine Schiff-Brücke oder eine fliegende und bei andauernder Zunahme des Verkehrs eine feste Brücke besaß. Dies gilt z. B. von Straßburg[1]), woselbst am Rhein in der Nähe von Kehl schon zur Römerzeit »ein wichtiger Trajectus« war. Bis zum Jahre 1333 hatte die Stadt zwei Fähren, demnächst eine Schiffbrücke und seit 1388 eine feste Brücke. Die letztere, welche mehrfach umgebaut wurde, gehörte ehedem zu den bedeutendsten Bauwerken dieser Art; sie hatte im Ganzen 72 Joche. Lange Zeit hindurch gab es am Rhein nördlich von ihr keine feste Brücke mehr. Schon Sebastian Frank sagt in seiner Chronik der Deutschen vom Jahre 1539, »daß der Rhein bei Straßburg durch die letzte Bruck abfloß«.

Von Interesse ist die Begründung der Nothwendigkeit des Herstellens einer steinernen Brücke an Stelle einer hölzernen über die Elbe bei Torgau in einer Urkunde des Herzogs Friedrich von Sachsen von 1491, zumal sie Andeutungen über die allmähliche Entwickelung des Verkehrs und die Verbesserung des Trajekts enthält. Es heißt darin nämlich: »Liebenn getreuen euch und maniglich yn unsern vnnd andern umbliegenden Landen, die zu wandern vnnd die Strassenn zu bawnen (bauen) pflegen, ist vnverborgen, der merklich groß Gebruch an eyner Brücken über die Elbe hier zu Torgow, darüber jerlich vnnd tegelich vil Leuten beyde heimischen vnnd außwertigen irer Notturfft halben Geburt vnuermeidlich zu wandern zu Pfaden zu Fuß vnnd zu Wagen, nach jeglichs Gelegenheyt, das bißher zu schiff habt geschehn mußen vnnd offte gewassers vnd vngewitters halben, auch sunderlich Winters Zeyts mit grosser Ferligkeit vnd schwerheit wenn Leute Habe vnd Guter auch offte nicht vberkommen mogenn zu schedelicher Samptnüß vnd vnstaten vnd wie woll vor Zeiten ..... doselbst zu Torgow vber die Elbe eyn hultzen (hölzerne) Brugke nicht geringer Kosten angerichtet geweſt, so ist doch die nicht lange stehende blieben Szunder (sondern) durch groß Eyßefart widder zubrochenn vnd abegegangen, wan wir nw (nun) vns vnnßern Landen, Leuten andern ynwonern (Einwohnern) auch außlendischen vnd durchwanderuden Volcke des nodturfftig sampt gemeynen nutze zu gute auß Fürstlicher Betrachtung geneygt sindt eyne Steynen bestendliche Brugken bei Torgow vber die Elbe mit Göttlicher Hulffe anzurichten So konnen wir doch besynnen, daß das an gemeyn Zuschube und Darlegung der Vnnßren (Unseren) vnd vill andern frommen Cristen Leute swerlich ist zu vollbrengen .....«[2]) Die Mittel zur Herstellung dieser Brücke wurden nach damaligem Gebrauche aus den-

[1]) Die Stadt Straßburg, welche viel Wasserläufe hat, besaß auch frühzeitig viele Brücken. Die ehemalige Stadt-Bibliothek daselbst enthielt ein im Jahre 1530 geschriebenes »Buch von den Brücken, so die Stadt unterhält.« Schädel, Heimathkunde. Straßburg 1878.

[2]) Schramm, a. a. O.

Digitized by Google

jenigen Beträgen (Butterpfennigen) aufgebracht, welche diejenigen Landes-Einwohner zu entrichten hatten, die in der Fastenzeit »ohne Sünde und Verletzung ihres Gewissens« Butter und Milchspeisen genossen. Auf Ansuchen des Herzogs Friedrich von Sachsen hatte Papst Innocenz VIII. zu diesem Zwecke eine besondere Bulle oder Butterbrief (de lacticiniis) für 20 Jahre ertheilt.

Ueberhaupt förderte nicht nur die weltliche, sondern auch die geistliche Macht die Herstellung gewisser Brücken. So erließ der Papst Martin V. im Jahre 1426 eine Bulle, wonach ein Jeder, welcher zum Bau einer Brücke bei Sobernheim über die Nahe einen Beitrag zahlen würde, einen Ablaß von 2 Jahren 80 Tagen erhalten sollte. Diese Brücke, welche vor Allem den Verkehr zwischen Metz und Frankfurt am Main erleichtern sollte, kam 1627, wohl in Folge Verlassung des ursprünglichen Flußbettes, neben der Nahe zu stehen; dieselbe ist noch gegenwärtig vorhanden.[1])

Was die Unterhaltung größerer Brücken anbetrifft, so galt als Grundsatz, daß die Kosten derselben im Wesentlichen aus dem erhobenen Brückenzoll zu bestreiten waren. Bisweilen wurde die Erhöhung der ursprünglichen Zollsätze nachgegeben, wenn sich herausstellte, daß die Kosten der Unterhaltung der Brücke beträchtlicher waren, als die Rein-Einnahme an Brückengeld. Hin und wieder wurde auch die Erhebung besonderer Auflagen zur Wiederherstellung einer Brücke genehmigt. So gestattete Kaiser Karl IV. im Jahre 1360, daß die Stadt Frankfurt am Main zur Ausbesserung der Main-Brücke von jedem auf der Messe verkauften »Tuchgewande« einen gewissen Betrag »heischen, vordern, empfahen vnd nehmen« durfte.[2]) Der berühmte Rechtslehrer Hugo Grotius (1583—1645) hielt den Brückenzoll für eine der besseren Abgaben, »da dem gemeinen Besten merklich daran liege, daß »allenthalben die Wege und Stege, Brücken und Schleusen solchergestalt in guten Stand« erhalten würden, »damit die zu Land und Wasser Reisenden bequem fortkommen und mit mehrerer Sicherheit ihren Weg verfolgen« könnten. Nach alten Grundsätzen wurde der Brückenzoll nur von solchen Personen erhoben, welche die Brücke wirklich benutzten, nicht aber von denjenigen, welche neben oder unter ihr den Fluß durchfuhren oder durchwateten. In einigen Ländern war der geistliche und der Richterstand von der Zahlung des Brückengeldes befreit: so heißt es im Sachsenspiegel (L. II. art. 27) »Pfaffen und Ritter[3]) und ihr Gesinde sollen zollfrei sein. So soll auch Jedermann zollfrei sein, er fahre, reite oder gehe, wo selbiger eines Schiffs oder Brücke nicht benöthigt«.[4]) Nach dem Gewohnheitsrechte bz. nach den Landesgesetzen waren ferner die gewöhnlichen Posten, sowie in etlichen Staaten auch die Extraposten von der Zahlung des Brückengeldes befreit. Dies ist unter Anderem ausgesprochen in der Kursächsischen Postordnung vom 27. Juli 1713. In Preußen wurden dagegen früher die Brücken-, Damm-, Geleits-, Chaussee- und Wegezölle von den Extrapostreisenden und Kurieren vor der Abfahrt eingefordert und den Postillonen zur Abgabe an die Zollstellen mitgegeben[5]),

[1]) Rheinischer Antiquarius. Bd. 18.
[2]) Orth, ausführliche Abhandlung von den Reichsmessen.
[3]) Auch Parzival sagt:
»Nie war ich Kaufmann, Herr, drum soll
Ich frei seyn, hoff' ich, von dem Zoll.«
[4]) Beust, a. a. O.
[5]) Matthias, Darstellung des Postwesens in den K. Preußischen Staaten.

Digitized by Google

später aber den letzteren monatlich abgeführt. Schon vor der Einrichtung des Postwesens pflegten die freien Städte ꝛc. ihre Boten gegenseitig von der Zahlung des Brückenzolles zu befreien. Nach den von den Landesherren bz. den freien Städten aufgestellten Brückenordnungen oder Brückenrollen hatte ein Fremder meist einen höheren Zoll zu entrichten, als der Einheimische, der Israelit bisweilen einen beträchtlicheren, als der Christ. In der französischen Nationalversammlung machte der berühmte Redner Mirabeau[1]) dem Rath in Straßburg einst den Vorwurf, daß er in der Brückenordnung vom Jahre 1686 die Israeliten[2]) unter die leblosen Dinge eingereiht hätte. Dieser Vorwurf war insofern begründet, als nach dem früheren Gebrauche Personen und Sachen alphabetisch, nicht aber gehörig gesondert von einander aufgeführt waren; dasselbe galt übrigens auch von den Christen.

Die Einnahme an Brückenzoll war auf einzelnen verkehrsreichen Brücken eine ziemlich erhebliche. Auf der Rheinbrücke bei Straßburg betrug dieselbe am Anfange dieses Jahrhunderts bis 60 000 Franken jährlich. Nachdem die Stadt Straßburg ihre frühere Selbstständigkeit verloren hatte, war dieser Zoll eine Einnahmequelle für den französischen Staat geworden. Auf der Mainzer Schiffbrücke betrug der Zoll in den zwanziger Jahren bereits 45 000 Gulden jährlich. Die größte Einnahme an Brückengeld wurde auf der Londoner Hauptbrücke (London bridge) erzielt; man schätzte ihn jährlich auf Hunderttausende von Thalern.

In Deutschland kam es vor, daß einzelne Gemeinden, welche beim Bau einer Brücke Frohnden geleistet hatten oder denen sonst aus anderen Gründen besondere Zugeständnisse gemacht waren, gegen Erlegung eines kleinen Betrages an einem bestimmten Tage weder Brückenzoll (hier und dort auch Scherf genannt) zu entrichten, noch andere Lasten zum Unterhalt dieser Bauwerke zu tragen hatten. Diese Gemeinden wurden aus solchem Anlaß: »Brücken-Scherfer« genannt.[3])

Privatpersonen, welche eine Brücke erbaut hatten, durften ohne ausdrückliche Genehmigung der Landesherrschaft mit Rücksicht auf das von dieser in Anspruch genommene Brücken-Regal keinen Zoll erheben. Dagegen war denselben unbenommen, sich mit ihren Nachbaren, welche die Brücke benutzten, wegen Zahlung eines gewissen Beitrags dazu zu verständigen.

Die Erhebung des Zolles auf einer Brücke brachte es mit sich, daß auf oder neben derselben eine besondere Wohnung für den Brückengelderheber — an einigen Orten Brückenmeister genannt — sich befand, der entweder die Nutzung des Zolles gepachtet oder die erhobenen Beträge zu vereinnahmen und abzuführen hatte. Auf einzelnen größeren Brücken, wie z. B. auf der Elbbrücke zu Dresden, war dem Brückenmeister ehedem auch die Gerichtsbarkeit auf derselben übertragen. Dies scheint aus praktischen Gründen geschehen zu sein, weil er am besten in der Lage war, etwaige auf ihr vorgekommene Verbrechen und Vergehen sogleich wahrzunehmen.

Diejenigen Personen, welche auf einer öffentlichen Straße oder auf einer solchen Brücke Diebstahl oder ähnliche Verbrechen begingen, wurden als Straßenräuber angesehen und besonders hart bestraft. Schon im Sachsen- und im Schwaben-

---

[1]) Hermann, notices historiques, statistiques etc. sur la ville de Strasbourg.

[2]) Aehnliches wird von einer Brückenordnung von 1399 in Murten in der Schweiz berichtet; sie lautete wie folgt: »Alle Personen, welche zu Pferd die Brücke passiren, 2 Pf., ein Mann zu Fuß 1 Pf., ein Esel 30 Pf., ein Jude 30 Pf., ein Maulesel 15 Pf., jedes andere Thier 1 Pf.« Lantier, les voyageurs en Suisse. Paris an XI.

[3]) Beust, Postregal.

Digitized by Google

spiegel ist die Heiligkeit bz. Unverletzlichkeit der öffentlichen oder Königsbrücke, als der nothwendigen Ergänzung der Straße, gleich dieser selbst ausdrücklich betont; so heißt es im ersteren: »Des Königs Straße zu Wasser und auf dem Felde und alles, was dahin kommt, sollen steten Frieden halten«. Demgemäß war auf manchen großen Brücken, wie beispielsweise über den Main in Frankfurt, eine gemalte Hand nebst einem Beile abgebildet, auf welcher sich folgende Inschrift befand:

»Wer stört allhier den Frieden Stand,
Dem straft das Beil die frevle Hand.«[1])

Wahrscheinlich, um die Heiligkeit und Unverletzlichkeit der Brücken noch besser anzudeuten, wurden dieselben schon zur Zeit der Römer den heidnischen Göttern geweiht und auch wohl deren Bildnisse darauf angebracht. In Deutschland, insbesondere in protestantischen Ländern oder Orten, wurde die Brücke auch unter Gottes besonderen Schutz gestellt. Noch heute kann man an der Magdalenenbrücke — vordem neue Brücke — in Straßburg folgende Inschrift lesen:

»1592
Dis Joch stet in Gottes Hand
vnd wird zv der neiwen Brvck genand.«

Schon im Mittelalter war es gebräuchlich, die Brücken in den besonderen Schutz eines Heiligen zu stellen, dessen Bildniß auf derselben sich befand und zu dem an bestimmten Tagen gewallfahrtet wurde. Der bekannte Schriftsteller Gustav Freitag, der es vortrefflich versteht, die früheren Zustände Deutschlands uns vorzuführen, erwähnt bei der Beschreibung einer Stadt um das Jahr 1300 auch die Brücke derselben mit folgenden Worten: .... »führt außerhalb der Mauer eine Brücke über den Fluß, so hat sie unten schwache Eisböcke zum Schutz und bildet oben einen gedeckten Gang mit Thürmen an beiden Ufern; in der Mitte steht wohl das Bild des Schutzheiligen, mit Kruzifix und einem Opferstock, in welchen der Bürger, stolz auf seine stattliche Brücke, freiwillig einlegt, damit der Stadt die Erhaltung der Brücke leichter werde.[2]) In Oesterreich und Süddeutschland ist der heilige Nepomuk der Schutzheilige vieler Brücken, wohl mit Rücksicht darauf, weil er auf Veranlassung des Königs Wenzel 1393 von der Brücke zu Prag in der Moldau ertränkt wurde. Goethe erwähnt dieses in folgenden Versen:

»Auf großen und auf kleinen Brucken
Stehn vielgestaltete Nepomucken
Von Erz, von Holz, gemalt, von Stein,
Kolossisch hoch und puppisch klein,
Jeder hat seine Andacht davor,
Weil Nepomuck auf der Brucken das Leben verlor.«

Bei den Kelten und alten Deutschen dienten die Brücken öfters als Malstätten und Versammlungsplätze zur Abhaltung von Gerichten.[3]) Damit steht wahrscheinlich im Zusammenhange die frühere Benutzung der Brücken als Richtstätten für gewisse Verbrechen. Schon in Rom wurden die Missethäter von einer bestimmten Brücke (pons sublicius) in die Tiber geworfen, nachdem sie vorher mit Ruthen gepeitscht und nebst mehreren Thieren in einen Sack gesteckt

[1]) Beust, a. a. O.
[2]) Freitag, Bilder aus der deutschen Vergangenheit.
[3]) Baehr, Chronik über Straßenbau und Straßenverkehr im Großherzogthum Baden.

Digitized by Google

waren. Die Thiere hatten dabei eine symbolische Bedeutung. In England ließ die Königin Elisabeth auf der Themsebrücke in London an einem dort vorhandenen Thurm ein Fallgitter anfertigen, durch welches die Verbrecher in den Strom gestürzt wurden. In mehreren Städten Deutschlands, wie z. B. in Dresden, Jena, Halle, Regensburg, Frankfurt a. M., Straßburg ꝛc. wurden solche Personen, die ihre Eltern, Kinder oder Gatten umgebracht hatten, nebst mehreren lebenden oder künstlich gefertigten Thieren in einen Sack gesteckt und von der Brücke aus in dem vorbeifließenden Flusse ertränkt. In Straßburg hieß die Brücke, von der dies Urtheil vollzogen wurde, Schindbrücke (abzuleiten von Schinder oder Henker). Auf derselben befand sich ferner eine Kapelle, in der die Verbrecher ihre letzten Gebete verrichten sollten.[1]) Die letzte Bestrafung dieser Art von der Elbbrücke in Dresden aus geschah 1715 an einem Goldscheider Namens Richter, der seine Ehefrau erstickt hatte. Die von seinen Verwandten beantragte »Köpfung« an Stelle der nachgerade als entehrend angesehenen »Säckung« wurde nicht genehmigt.[2])

Eine Kapelle, wahrscheinlich zu ähnlichen Zwecken wie in Straßburg dienend, befindet sich seit 1392 auch auf der Rheinbrücke in Basel; die noch jetzt vorhandene wurde 1512 hergestellt.[3])

Der Schriftsteller und Dichter Gellert scheint diese alten Gebräuche auf den Brücken im Sinne gehabt zu haben, wenn er in seiner bekannten poetischen Erzählung: »Der Bauer und sein Sohn« auf die »richterische« Brücke hinweist, bei der die Strafe des Lügens sich vollziehe. Der gewarnte Sohn kehrt aus Furcht, dort lahm zu werden, zur Wahrheit zurück, denn »die Brücke kommt!«

Eine ähnliche Einrichtung wie die oben erwähnte auf der Themsebrücke in London bestand im vierzehnten Jahrhundert auf der Rheinbrücke bei Straßburg und zwar hier zur besseren Vertheidigung derselben. Der Chronist berichtet, daß auf der Brücke ein Häuschen (Häselin) sich befand, »auch was vor dem Häselin eine heymeliche vallebrucke: were es, das die vigende (Feinde) woltent zum Häselin sin, so hette man die vallebrucke und sü gelossen in den Ryn (Rhein) vallen«.[4])

Harmloser war der Zweck eines Fallgitters auf der Schloßbrücke in Callies in Pommern, welches ehemals die Schleifmühle genannt wurde. Dasselbe diente zur Belustigung der Hofleute. Derjenige, welcher die Verhältnisse nicht genau kannte oder beim Springen darüber ungeschickt war, fiel durch das Gitter in den Graben. Daher soll sich das auf ungeschickte Personen gemünzte geflügelte Wort schreiben: »Er ist noch nicht auf der Callieschen Schleifmühle gewesen.«[5])

Bemerkenswerth ist es, wie die Erbauer der Brücken auch auf diesen, ernsten Zwecken gewidmeten Bauwerken gern dem Volkshumor Rechnung trugen. Häufig befanden sich an denselben besondere Wahrzeichen, die früher meist allen Einheimischen bekannt waren. Die durchreisenden Fremden erkundigten sich danach und berichteten später darüber, man erkannte alsdann aus der Schilderung derselben, ob die betreffende Person wirklich dort gewesen war. So gab es in Heidelberg auf

---

[1]) Piton, Strasbourg illustré.

[2]) Schramm, a. a. O.

[3]) Baehr, a. a. O. Berlepsch erwähnt, daß dieselbe das »Käppelin-Joch« hieß und von ihr zur Zeit der Gottesurtheile die Hexen in den Rhein gestürzt wurden. Zur Reformationszeit stellte man daselbst die lüderlichen Dirnen öffentlich aus.

[4]) Königshofen, Chronik von Straßburg.

[5]) Brand, Reisen durch die Mark Brandenburg.

Digitized by Google

der früheren Neckarbrücke einen aus Stein gehauenen alten Affen nebst folgenden Reimen:

»Was thustu mich hier angaffen
Hastu nicht gesehn den alten Affen,
Zu Heidelberg sieh Dich hin und her,
Da findest wohl meines gleichen mehr« [1]).

Diese Brücke, an deren rechtem Ufer ein Thurm sich befand, wurde 1689, gleichzeitig mit dem Schloß, von den Franzosen zerstört. In Nürnberg befand sich an der Fleischbrücke das Bild eines Ochsen in Lebensgröße mit folgender Inschrift: »Hic bos nunquam fuit vitulus« (»Dieser Ochs war niemals ein Kalb«). Ueber das Wahrzeichen an der Donaubrücke zu Regensburg verbreitet sich ausführlicher Zeiller in der mit Merian herausgegebenen Topographie; es heißt dort: »Die Wahrzeichen seyn, das kleine, blosse vnnd gleichsamb auß dem kalten Bad der Thonaw (Donau) herauff lauffendt steinern Männlein, das auff einer Schleifmühlenthür sitzet, vnd in einer Hand einen Zettel hat, darinn geschrieben stehet: Schuck wie heiß; hält die Hand vber die Augen, wendet sich herumb, schawet den Thumb (Dom) an, als ob er fragen wolt, wann dann derselbe einmahl solte aufgebawet werden. Es ist beyder Werckmeister, nämlich deß Thumbs vnd der Brücken, Zanck und Haß, nicht allein durch solches Männlein, sondern auch durch den Hanenkampff, der auff einem Stein gehawen, vnnd auff dieser Bruck zu sehen, angedeutet worden. Ferners ist auch ein Wahrzeichen, der groß vnd kleinste Stein in einander, damit der Brückmeister anzeigen wollen, der größt vnd kleinst außgehawen Stein an dieser Brucken, habe einer ein Form wie der ander. Vnd man vermeynet, daß wer solches Werk nicht weiß, oder dessen Vrsach angeben könne, derselbe sey zu Regensspurg nicht gewesen.«

Die auf den Brücken sonst noch angebrachten Inschriften haben sehr verschiedenartige Zwecke; einige beziehen sich auf die Art der Herstellung, andere sprechen einen kürzeren philosophischen ꝛc. Gedanken aus. Von Interesse ist diejenige auf der Aubrücke in Pforzheim, welche letztere vom Rath dieser Stadt unter Mitwirkung des Markgrafen Carl II. im Jahre 1573 an Stelle einer älteren, durch Eisgang zerstörten hölzernen Brücke erbaut wurde. Diese Inschrift lautet:

»Das Eyß mit grosen Wasser Güssen
Die Bruck mit G'walt in Stuck verrissen
Darumb ein Rath von dieser Gemein
Die Pfeiler setzt von harten Stein,
Der LandsFürst Margraw Carolus
Den ersten Stein legt selbst in Fluß« [2]).

Aus neuerer Zeit rührt die bezeichnende Inschrift auf einer Brücke bei Passau her: »Alles ist Uebergang!« [3])

Schon die alten Römer liebten es, ihre Brücken mit Bildsäulen der Herrscher und sonst bedeutender Männer zu verzieren; unter anderen war dies der Fall bei der Triumphbrücke (pons triumphalis) in Rom. Diesen Gebrauch scheint man zuerst in Frankreich nachgeahmt zu haben. So wurde auf der, unter der Regie-

[1]) Schramm, a. a. O.
[2]) Roller, Beschreibung der Stadt Pforzheim.
[3]) Matthisson, Erinnerungen.

Digitized by Google

rung Heinrichs III. vom Baumeister Androuet de Cerceau 1578 begonnenen neuen Brücke (pont neuf) in Paris im Jahre 1615, nach ihrer Vollendung, eine in Italien vortrefflich ausgeführte Bildsäule Heinrichs IV. zu Pferd aufgestellt. Das letztere war nur gegenüber dem Reiter darauf etwas zu groß gerathen, was die Folge hatte, daß das Publikum mehr vom Pferde, als von dem darauf sitzenden Könige selbst sprach, worauf die folgenden Verse hindeuten:

»Superbe monument, que votre vanité
Est inutile pour la gloire
Des grands Héros, dont la mémoire
Mérite l'immortalité,
Que sert-il que Paris aux bords de son canal
Expose de ses Rois ce grand Original
Qui sçut si bien regner, qui sçut si bien combattre
On ne parle plus de Henry quatre
On ne parle que du cheval«[1]).

Die Nothwendigkeit zur Herstellung dieser Brücke war anerkannt worden, weil diejenige Unserer Frauen (Notre-Dame) — damals die einzige, auf welcher Frachtwagen, Kutschen und Karren fahren konnten — sehr überfüllt war. Es verdient der Erwähnung, daß behufs Aufbringung der Kosten für dieses Bauwerk sogar die Einwohner der Ober-Steuerämter Champagne, Normandie und Picardie mit je 1 Sol (Sou) vom Livre der Hauptsteuer herangezogen wurden, angeblich, weil sie Nutzen davon hatten (»parce qu'elles y avaient intérêt«)[2]). Diese Brücke ward wegen ihrer günstigen Lage und des hieraus sich entwickelnden regen Verkehrs[3]), sowie ferner wegen der prachtvollen Aussicht von derselben aus, schnell berühmt. Längere Zeit hindurch galt diese Brücke als die schönste in Europa: »connu comme le Pont-Neuf«, »bekannt wie die neue Brücke«, war ein geflügeltes Wort. Nebenbei war dieselbe der Tummelplatz für die Taschenspieler und Bänkelsänger. Die öffentlichen satirischen Volkslieder, welche auf ihr gesungen wurden, erhielten die Bezeichnung: »Ponts Neufs«. Die Berühmtheit dieser Brücke schreibt sich außerdem noch von einer anderen Einrichtung her. An dem einen Bogen derselben befand sich nämlich ein Gebäude mit einem hydraulischen Werke, das nach einem darauf befindlichen Bildnisse die Samariterin hieß und gleich den Königlichen Schlössern einen besonderen Gouverneur hatte. Diese Einrichtung war bei einem Theil der Pariser Bevölkerung sehr beliebt, zumal damit ein Glockenspiel verbunden war. Das erwähnte Gebäude ward erst 1813 abgerissen. Die an Stelle derselben eingerichteten Bäder haben jetzt den Namen jenes Werkes erhalten. Die neue Brücke wurde in den Jahren 1848—55 völlig umgebaut; die Gesammtkosten betrugen 2 093 000 Franken.

Einige Zeit hindurch war es sehr gebräuchlich, die Brücken mit Bildsäulen zu verzieren. Auf der in den Jahren 1787—90 erbauten Eintrachtsbrücke (pont de la Concorde) in Paris standen ehedem 12 kolossale Bildsäulen, von Sully, Colbert,

---

[1]) Schramm, a. a. O. — Die jetzt noch vorhandene Bildsäule rührt aus neuerer Zeit her.

[2]) Cochin, Paris, sa population, son industrie.

[3]) Mercier sagte von ihr: »Die neue Brücke ist für Paris das, was das Herz für den menschlichen Körper ist, der Mittelpunkt der Bewegung und der Cirkulation«. Heutzutage vertheilt sich der Verkehr mehr auf die vielen Brücken.

Digitized by Google

Turenne, Condé u. A.; sie beschwerten aber die Brücke dergestalt, daß man ihren Einsturz befürchtete. Im Jahre 1837 wurden sie nach Versailles gebracht und anderweit aufgestellt. Auf der Loirebrücke in Orleans befand sich früher auch eine Bildsäule der Jungfrau von Orleans (Jeanne d'Arc).

Auf mehreren Pariser Brücken befanden sich ehedem ganze Häuser, auf derjenigen Unserer Frauen sogar überhaupt 60. Ein alter Schriftsteller sagt unter Anderem darüber: »Diese Häuser waren bemerkenswerth durch ihre Höhe und Gleichheit der Bauart. Wenn man über diese Brücke ging und den Fluß nicht sah, so glaubte man sich auf ebener Erde und zwar auf einem Markt zu befinden und dies wegen der großen Zahl und Mannigfaltigkeit der Waaren, welche daselbst ausgestellt wurden. Man kann ohne Furcht vor Uebertreibung sagen, daß diese Brücke durch ihre Schönheit und die Regelmäßigkeit der Häuser, mit welchen sie eingefaßt ist, zu den schönsten dieser Art Bauwerke in Frankreich gehört.« Im Wesentlichen wird dies auch von Reiseschriftstellern späterer Zeit bestätigt. Fürst Ludwig von Anhalt-Cöthen, der am Anfange des siebzehnten Jahrhunderts Frankreich bereiste, äußert sich wie folgt darüber:

»Was soll man sagen nun von wohlbebauten Brücken
Die nicht dem Wasser nur, den Häusern auch den Rücken
Herleihen. Notre Dame ist schön, gerad und gleich,
Die kleine Brücke darauf, wie die gebaut und reich
Von Goldschmieds Müh' und Kunst; St. Michel hat das Eisen,
Und Messerschmiede Lohn, hier kann man einen weisen,
Wie man die Kaufmannsschaft treibt in sehr großer Meng
Obgleich die Gassen seynd zum Theile klein und eng.«

Eben, weil viele Straßen in Paris in früherer Zeit sehr eng waren, begaben sich die Bewohner, insbesondere in der heißen Jahreszeit, gern nach den öffentlichen Plätzen und Brücken, um daselbst frische Luft zu schöpfen. Da die letzteren ohnehin als sehr wichtige Verbindungsglieder der durch die Seine getrennten beiden Stadttheile dienten, auch ihre Zahl beschränkt war, so war der Verkehr auf ihnen sehr lebendig, daß man darauf »binnen drei Tagen seinen Mann gewiß finden könne.«

In England gab es schon frühzeitig großartige und dabei besonders feste Brücken. Ein alter Geograph schreibt bereits darüber: »Was in Engelland am Würdigsten zu sehen, vnd zu gedenken, weiset folgender Vers auß:

»Arx, Pons, Mons, Fons, Rex, Ecclesia, Foemina, Lana«.

Das ist:

»Schloß, Brucken, Kirchen, Berg und Brunnen,
Der König, Weyber, Woll gesponnen,
Haben Engelland ein Lob gewonnen.[1])

Der französische Schriftsteller Motraye, welcher am Anfange des vorigen Jahrhunderts England bereiste, bestätigt dies, wenn er in seiner Reisebeschreibung hervorhebt, daß es kein Land gebe, wo man so viele und schöne Brücken bemerke.

Besonders berühmt war die in den Jahren 1176—1209 erbaute Themsebrücke in London oder auch Londonbrücke (London-bridge) genannt. Dieselbe war bis zum Jahre 1740 die einzige Pulsader für die beiden durch den Strom getrennten Stadttheile. Schon Sebastian Münster sagt in der Ausgabe seiner Cos-

[1]) Daniel, Handbuch der Geographie.

Digitized by Google

mographie vom Jahre 1580 darüber, London habe »gegen Mittag eine gantz steinine Bruck dreyhundert vnd dreyssig Schritt lang, so künstlich gemacht, daß auff beyden seiten derselbigen feine Wohnungen darauff gebawen, vnnd also viel mehr, so man darüber geht, einer Gassen dann einer Bruck gleich sieht«. Etwa in der Mitte derselben und ferner an dem einen Ufer befand sich je ein Thurm nebst Thor- und Zugbrücke, »an welchem auf langen Eisen, zum Beyspiel derer Vorübergehenden die Häupter einiger Procerum (und anderer, welche wegen des Criminis laesae Majestatis graviret, aufgesteckt« waren). Unter den Bildnissen dieser Personen befanden sich unter anderen diejenigen der Verschwörer, welche König Jacob I. im Jahre 1605 mittelst Pulver in die Luft zu sprengen beabsichtigt hatten.

Die aus großen Quadersteinen mit 19 Schwibbogen hergestellte Brücke befand sich gerade an derjenigen Stelle, bis zu welcher die größeren Schiffe gelangen konnten. Zu ihrer Unterhaltung diente neben dem Brückenzoll die Pacht für etliche Landgüter und Grundstücke. Zwei von der Kaufmannschaft gewählte Brückenaufseher hatten andauernd für den guten Zustand dieses, für London äußerst wichtigen Bauwerkes zu sorgen.[1]) Die nicht besonders gut gebauten Häuser auf dieser Brücke waren gegen Mitte des vorigen Jahrhunderts meist nur von armen Leuten bewohnt; daher kam es, daß das Bauwerk selbst nicht besonders sauber gehalten war. In Folge einer Parlamentsakte vom Jahre 1757 wurden die Häuser abgerissen; zur Wiederherstellung der Brücken wurden gleichzeitig 15 000 Pfund Sterling gewährt. Neben dieser Brücke befand sich ein Werk, das die Stadt mit Wasser aus der Themse versorgte; dasselbe war 1582 von einem Deutschen, Namens Moritz, angelegt worden.[2])

Zu den berühmtesten Brücken in England gehörten früher diejenigen über die Medway bei Rochester und über den Avon bei Bristol. Letztere war gleich der Londonbrücke auf beiden Seiten mit Häusern besetzt. Sehr verständig äußert sich ein Schriftsteller des vorigen Jahrhunderts über das Bebauen der Brücken mit Häusern, daß dieses »wohl zu bewundern, aber nicht nachzuahmen« sei. In neuerer Zeit ist man davon auch abgegangen.

In Italien galt ehedem als eine besondere Merkwürdigkeit die von Antonio da Ponta in den Jahren 1588—91 erbaute Rialtobrücke über den großen Kanal in Venedig. Dieselbe war und blieb noch längere Zeit hindurch die Hauptbrücke dieser im Besitze von etwa 400 Brücken sich befindenden Stadt. Sie wurde als eins der schönsten und zugleich kostbarsten Bauwerke Europas angesehen. Zu ihrer Herstellung ist Marmor verwendet und sind die Kosten auf *M.* 500 000 geschätzt worden. Diese aus einem Bogen von 70 Fuß Spannung und 30 Fuß Höhe bestehende Brücke zeichnet sich vor Allem durch ganz besondere Festigkeit aus. Auf derselben befinden sich symmetrisch gereihte Gewölbe mit Pfeilern, welche durch zierliches Gebälke verbunden sind und drei besondere Gassen bilden.

Goethe, der im Jahre 1786 in Venedig war, erfreute sich besonders über das von derselben wahrnehmbare rege Treiben auf dem Wasser; er sagt darüber: »Von oben herunter ist es eine große Ansicht: der Kanal gefüt voll Schiffe, die alles Bedürfniß vom festen Lande herbeiführen und hier hauptsächlich anlegen und ausladen; dazwischen wimmelt es von Gondeln.«

---

[1]) Schramm, a. a. O.

[2]) Archenholz, England und Italien.

Digitized by Google

Die Form des Bogens dieser Brücke wurde vielfach nachgeahmt, insbesondere auch in Parkanlagen; diese Art Bauwerke wurden kurz »venetianische Brücken« bezeichnet. Der Freiherr von Dalem, welcher gegen Ende des vorigen Jahrhunderts England besuchte, fand eine solche z. B. in Blenheim bei Oxford. Der wegen seiner Siege und wegen seines Geizes berühmte Herzog von Marlborough hatte sie über einen kleinen Fluß anfertigen lassen, der, um ihre Wirkung zu heben, breiter gemacht wurde. Dies gab damals zu folgenden Versen Veranlassung:

»The bridge his proud ambition shews
His bounty like the water flows.«

Besonderen Ruf hatte außerdem die im Jahre 1251 von Ammanati erbaute Brücke der Dreieinigkeit (Ponte Santa Trinità) in Florenz. Dieselbe diente ebenfalls mehreren anderen Brücken zum Muster, insbesondere in Frankreich. Bemerkenswerth ist noch eine sehr hochgelegene bedeckte Brücke in einem Seitenthal des Piave bei Agordo; dieselbe wird mit Rücksicht auf ihre Lage über einen jähen Abgrund die Hohe Brücke (Ponte alto) genannt.

Unter einigen merkwürdigen Brücken der Schweiz mögen hier nur die drei folgenden erwähnt sein:

Die Kapellbrücke in Luzern, welche bedeckt ist, hat in den Dachgiebelfeldern 154 geschichtliche Bilder nebst darunter befindlichen Versen. Dieselbe lehnt sich an einen im See stehenden Thurm (vor dem Leuchtthurm) an; gegenwärtig wird sie kaum mehr benutzt und soll deshalb abgebrochen werden. Eine andere alte Brücke ist ebenfalls mit Bildern versehen, welche einen Todtentanz darstellen. Ein solcher befand sich ehemals auch auf der Elbbrücke in Dresden. In beiden Fällen war jedenfalls beabsichtigt, die vielen die Brücke benutzenden Personen auf die Vergänglichkeit der Erdenpilgerung hinzuweisen.

Gegen Ende des vorigen Jahrhunderts war die hölzerne Rheinbrücke bei Schaffhausen sehr berühmt. Sie bestand aus einem großen hölzernen Bogen und war bedeckt. Der Erbauer derselben war ein einfacher Landmann aus Appenzell, Ulrich Grubenmann. Ein Reiseschriftsteller jener Zeit sagt darüber: »Es ist eine gewaltige Masse von Balken, die mehrentheils schief liegen und sonderbar in einander verschränkt sind. Die Brücke ward aufgesetzt, und Grubenmann behauptete, daß sie keines Pfeilers bedürfe. Ihr mittlerer Theil, wo also alle Last konzentrirt und die Pressung am stärksten ist, kam über einen steinernen Pfeiler, welcher noch von der ehemaligen steinernen Brücke stund; die neue aber berührte ihn nicht.« [1]) Später senkte sich jedoch der mittlere Theil etwas, so daß er auf dem Pfeiler ruhte. Diese Brücke wurde 1799 von dem französischen Marschall Oudinot verbrannt.

Erwähnenswerth ist noch das Modell zu einer »sich selbst durch ein Hängewerk haltenden« Brücke über die große Neva in St. Petersburg. Dasselbe hatte ein einfacher Mann, der Russe Kulibin aus Nischnei-Nowgorod, der später ein berühmter Mechaniker wurde, durch eigenes Nachdenken gegen Ende des vorigen Jahrhunderts entworfen; es erregte bei den Reisenden jener Zeit vielfach Bewunderung. Die Ausführung der Brücke selbst unterblieb nur wegen der großen Breite des Stroms und weil dieselbe die Schifffahrt auf diesem beeinträchtigt hätte. [2])

(Fortsetz. folgt.)

[1]) (Küttner) Briefe eines Sachsen aus der Schweiz. Leipzig 1785.
[2]) Hugel, nordische Miscellaneen.

Digitized by Google

11. Die Seismochronographen (System von Lasaulx) und das Erdbeben am 26. August 1878.

Schon seit längerer Zeit beschäftigen sich die Gelehrten mit der Erforschung der Ursachen des Erdbebens. Da zur Ergründung der Ursachen zunächst eine möglichst genaue Feststellung der Umstände erforderlich erscheint, unter welchen ein Erdbeben auftritt, und als besonders wichtige Elemente der Oberflächenmittelpunkt, die Fortpflanzungsgeschwindigkeit und vor Allem die Tiefe des Ausgangspunktes eines Erdbebens betrachtet werden, so richtete sich das Bestreben der Naturforscher besonders auf die Erlangung möglichst genauer Zeitangaben über den Eintritt der Erschütterung an den verschiedenen Orten des Erschütterungsgebietes. Zu diesem Zwecke sind verschiedene Vorrichtungen in Vorschlag gebracht und in Gebrauch genommen worden; dieselben sind jedoch zumeist so beschaffen, daß sie einer steten sorgfältigen Beobachtung und Instandhaltung bedürfen, sowie bei dem Beobachter ein gewisses Maß wissenschaftlichen Verständnisses voraussetzen. Aus diesen Gründen lassen sich derartige Instrumente, »Seismometer« oder »Seismochronographen« genannt, nur an verhältnißmäßig wenigen Orten anbringen.

Da nun andererseits gerade auf die Menge der gleichzeitigen Beobachtungen der größte Werth gelegt wird, so erschien es geboten, einen Apparat herzustellen, der bei größter Einfachheit möglichst wenig Unterhaltung während der Zeit seiner Unthätigkeit und gar keine wissenschaftliche Befähigung seitens des Beobachters verlangt, demgemäß aber auch überall leicht anzubringen und ohne Mühe zu kontroliren ist.

Eine solche Vorrichtung ersann der jetzige Professor der Mineralogie und Geologie an der Universität zu Breslau, Dr. A. von Lasaulx, welcher sich insbesondere die eingehende Erforschung der Erdbeben zur Aufgabe gemacht hat. Ende 1874 wendete sich Herr von Lasaulx an die Reichs-Telegraphen-Verwaltung mit dem Ansuchen, dieselbe möge die Aufstellung einer größeren Anzahl seiner Erdbeben-Zeit-Anzeiger auf den Telegraphenämtern gestatten und die Beamten wegen deren Beobachtung mit Anweisung versehen. Die Verwaltung kam den bezüglichen Wünschen gern entgegen, nachdem das Reichskanzleramt sich zur Uebernahme der entstehenden Kosten bereit erklärt hatte, und so wurden im Laufe des Jahres 1875 141 Telegraphenstationen im südwestlichen Deutschland mit Seismochronographen versehen.

Der Zweck dieser Erdbeben-Zeit-Anzeiger geht aus dieser ihrer Benennung hervor: sie sollen bewirken, daß zunächst betreffs der Zeit, zu welcher ein Erdstoß eintritt, genaue Angaben gewonnen werden; gleichzeitig sollen sie die Richtung des Erdstoßes fixiren. Erstere Absicht wird dadurch erreicht, daß der Apparat das Pendel der Uhr, an deren Rückwand er befestigt ist, aufhält und die Uhr dadurch sofort zum Stehen bringt. Der Apparat selbst ist sehr einfach konstruirt: er besteht aus einer kleinen blechernen Büchse, in welcher sich eine Feder befindet, mit dieser Feder ist ein dünner Stahlstab verbunden, auf dessen oberem Ende ein kleines Messingtellerchen befestigt ist. Wird auf letzteres eine Messingkugel von einem gewissen Gewicht gelegt, so drückt diese das Tellerchen bis auf eine kleine Holzscheibe, in deren Umfang acht kreisrunde Löcher gleicher Größe dicht neben einander eingeschnitten sind. Gleichzeitig drückt die Kugel auch die Feder zusammen und den damit verbundenen Stahlstab nach unten. Mit diesem Stab steht aber ein seitlich neben dem-

Digitized by Google

selben mit Gelenk angebrachter anderer Stahlstab in Zusammenhang, der sich dicht an die Wand des Uhrgehäuses anlegt und dem Pendel somit das freie Vorbeischwingen gestattet, solange die Messingkugel das Tellerchen in der Holzscheibe festhält, der aber sich rechtwinklig zu seiner Ruhelage nach vorn zu stellt und dadurch das Pendel arretirt, sobald die Kugel von dem Tellerchen herunter in eines der Löcher fällt, welche in der Holzscheibe angebracht und entsprechend den Himmelsrichtungen bezeichnet sind, und in Folge davon das Tellerchen durch den Druck der in der Büchse befindlichen Feder in die Höhe geschnellt wird. Das Stillstehen der Uhr wird natürlich von den im Dienste befindlichen Beamten sofort bemerkt werden, es sind die betreffenden Dienststellen angewiesen worden, jeden Fall, in dem die Kugel abgeworfen wird, ohne daß dies einer vor Augen liegenden Ursache zugeschrieben werden kann, in einem Bogen nach besonderem Muster unter genauer Angabe der Zeit, womöglich nach Sekunden, und des Loches, in welches die abgeworfene Kugel gerollt ist, aufzuzeichnen, außerdem aber die Kugel sofort wieder auf das Tellerchen zu legen, die Uhr wieder in Gang zu setzen und wenn irgend thunlich, auch ohne Verzug wieder richtig einzustellen. Dadurch wird es ermöglicht, auch mehrere kurz hintereinander auftretende Erdstöße genau zu beobachten und die erforderlichen Angaben über dieselben zu erhalten.

Was nun die bis jetzt durch die auf Reichs-Telegraphenämtern aufgestellten Seismochronographen erzielten Erfolge anlangt, so waren dieselben bis zu der im Herbste 1877 vorgenommenen Abänderung der Apparate (das Messingtellerchen wurde ganz flach hergestellt und dadurch die Empfindlichkeit bedeutend erhöht) beinahe nur negative, insofern dieselben bei Gelegenheit mehrerer nicht unerheblicher Erdstöße den Dienst fast sämmtlich versagten. Erst das Erdbeben vom 26. August 1878 brachte die Seismochronographen in größerer Zahl, wenn auch noch bei Weitem nicht in dem von ihrem Erfinder erwarteten und im Interesse der Wissenschaft zu erhoffenden Umfange zur Wirkung.

Das genannte Erdbeben wurde innerhalb der Ober-Postdirectionsbezirke von Aachen, Cöln, Darmstadt, Düsseldorf, Arnsberg, Cassel, Coblenz, Frankfurt a. M. und Trier beobachtet — ein Functioniren des Seismochronographen fand jedoch nur bei einigen wenigen der mit demselben ausgerüsteten Telegraphen-Betriebsstellen, und zwar nur gelegentlich des ersten und heftigsten der drei um $9{,}_{22}$—$9{,}_{28}$ und $11{,}_{38}$ Vormittags eingetretenen Erdstöße statt.

Dieser abermals nur theilweise Erfolg der beschriebenen Einrichtung scheint dringend auf eine gründliche Umgestaltung der von Lasaulx'schen Apparate hinzuweisen, wenn aus ihrer Verwendung für die Wissenschaft ein Nutzen erwachsen soll.

---

13. Die geschichtliche Entwickelung des französischen Kolonialwesens.

Das September-Heft der »Oesterreichischen Monatsschrift für den Orient« bringt in einem Artikel »Die Kolonien Frankreichs« eine übersichtliche gedrängte Skizze der Entwickelung der französischen Kolonialmacht, aus welcher wir Folgendes entnehmen.

Digitized by Google

Der Begründer der Kolonialmacht Frankreichs ist Franz I., welcher im Jahre 1525 den Florentiner Verrazani mit der Erforschung Neufundlands und der Ufer des St. Lorenzstromes beauftragte. Verrazani fiel in einem Gefechte mit den Indianern auf der Insel Breton, und erst dem Führer der zweiten Expedition, Jacques Cartier, gelang es, im Jahre 1535 auf beiden Ufern des St. Lorenz die französische Flagge zu entfalten. Die Hugenottenkriege brachten schweres Unheil über Frankreich, und während der folgenden vier Jahrzehnte war die einzige Sorge der Besitzenden, ihren Besitz zu erhalten; selbst die Einnahme von Calais und die dadurch bewirkte Vertreibung der Engländer von französischem Gebiete im Jahre 1558 vermochten nur auf kurze Zeit den Handel zu beleben. Ebensowenig gelang es Coligny, der seinen Religionsgenossen in der neuen Welt eine neue Heimath gründen wollte, irgendwo festen Fuß zu fassen, woran Hof-Intriguen und die schlechte Wahl seiner Agenten die Schuld trugen. Dagegen gründeten Marseiller Kaufleute im Jahre 1560 bei La Calle die »Bastion du roi«, welche den Grundstein zur Herrschaft Frankreichs in Algier legte. — Mächtige Unterstützung fanden die kolonisatorischen Ideen unter Heinrich IV. bei dessen Freund und Minister Sully; unter Königlichem Schutze entstanden die ersten Handels-Compagnien. Samuel Champlain begründete im Jahre 1608 mit der Errichtung des Forts Quebec »Neu-Frankreich«, wie diese Länder fortan genannt wurden. Die von Heinrich IV. gegründete Ostindische Compagnie und diejenige für die Sunda-Inseln erfreuten sich nur einer kurzen Lebensdauer; doch sind sie insofern von Bedeutung, als Frankreich hierdurch einen förmlichen Protest gegen die päpstliche Bulle vom 4. Mai 1494 einlegte, welche den noch unerforschten Welttheil zwischen Spanien und Portugal theilte.

Diese Anfänge der französischen Kolonien wurden unter Kardinal Richelieu's kräftigem Regiment nach allen Richtungen erweitert und befestigt.

Im Lager vor La Rochelle wurde das neue Statut für Neu-Frankreich ausgearbeitet; die getauften Indianer sollten Kronpächter werden und der Adel durfte sich an der Compagnie betheiligen; der Handel in Rauchwerk und Kupfer wurde der Compagnie für immer als Monopol garantirt, und ihre Waaren blieben beim Eintritt in Frankreich steuerfrei. Dagegen verpflichtete sich die Compagnie, binnen 15 Jahren 4000 Kolonisten nach Canada zu führen, welche Katholiken sein mußten, und gewährte ihnen für drei Jahre freien Unterhalt. Dieses Statut ist auch insofern wichtig, als es Zeugniß von der religiösen Unduldsamkeit ablegt, durch welche ein wirksamer Aufschwung der Kolonien gehemmt wurde.

Schon 1604 war La Rivardière in Guyana gelandet, und bald entstanden an jener Küste zahlreiche Niederlassungen, die im Jahre 1635 durch die Gründung von Cayenne einen Mittelpunkt erhielten, von welchem aus der holländischen Eroberungslust ein Halt geboten zu werden vermochte.

In jene Zeit fällt auch die Besitzergreifung von St. Christoph, der ersten französischen Station in den Antillen, durch den normannischen Edelmann d'Enambuc im Jahre 1625. Die zwei Jahre später gegründete Westindische Compagnie brachte in kurzer Zeit beinahe alle Inseln über dem Winde unter ihre Herrschaft, wozu besonders die Tüchtigkeit ihrer Gouverneure beitrug.

In den Schöpfungen Richelieu's zählte ferner die erste französisch-afrikanische Compagnie; im Jahre 1619 gegründet, begann sie ihre Thätigkeit 1626 durch Errichtung neuer Faktoreien am Senegal und 1642 auf Madagascar, worauf dann die Besitznahme der Insel Bourbon folgte.

Digitized by Google

Colbert, der große Finanzminister König Ludwigs XIV., erkannte die Vortheile eines bedeutenden Kolonialbesitzes für das Mutterland in ihrem vollen Umfange; er brachte die Antillen, welche Mazarin seinen Parteigängern zu Lehen gegeben hatte, wieder unter die unmittelbare Herrschaft der Regierung und bewirkte eine bessere Ausstattung der Handelscompagnien als bisher.

In Amerika drang La Salle 1670—72 bis an den Mississippi und 1682 bis an den Golf von Mexico vor; die Flibustier auf St. Domingo wurden 1684 als französische Unterthanen erklärt, und der durch Thatkraft wie durch geistige Fähigkeiten gleich ausgezeichnete d'Ogéron wurde der Begründer der für lange Zeit hervorragendsten Antillenkolonie. Die Zuckerpflanzungen auf Guadeloupe mehrten sich an Zahl und lieferten glänzenden Ertrag; in Guayana erforschten Béchamel und Grillet 1674 das Innere des Landes.

In Afrika wurden nach blutigem Kampfe mit den Holländern die Niederlassungen am Senegal wiedererobert, und im Jahre 1677 kam auch Gorée an Frankreich; die neugegründeten Forts auf Madagascar widerstanden siegreich den Einfällen der Hovas.

In Indien entfaltete die Ostindische Compagnie unter beständigen Kämpfen mit Portugiesen und Holländern eine rege Thätigkeit; im Jahre 1668 wurde in Surate ein französisches Comtoir gegründet, 1677 in St. Thomas, endlich 1676 in Pondichéry und 1681 in Chandernagor. Mit den Königen von Oude und Golconda wurden Handelstraktate geschlossen.

Vierzehn Jahre nach dem Tode Colbert's bestätigte der Friede von Ryswik (1697) sämmtliche Eroberungen Frankreichs, welches nun den ersten Rang unter den Kolonialmächten Europas — weniger nach dem Umfange, als nach dem Zustande seiner Besitzungen — einnahm. Diese Periode des Aufschwunges war jedoch nur von kurzer Dauer. Bereits während des spanischen Erbfolgekrieges traten mit jeder Niederlage deutlicher die Spuren des Verfalles hervor, welchem Frankreich entgegenging. Der Utrechter Friede von 1713 entschied das Uebergewicht Englands zur See und beraubte Frankreich seiner schönsten Kolonien; Neu-Schottland und die Hudsonsbay fielen an England, und ein großer Theil des französischen Südamerikas kam an Portugal. Unmittelbar nach dem Tode Ludwig XIV. folgte die Besitznahme der Isle de France; diese Kolonie wurde unter der verständigen Leitung Bougainville's bald eine der wichtigsten und blühendsten Frankreichs. Dagegen waren die Zettelbank Law's und seine Gründung der Mississippi-Compagnie Unternehmungen, welche den französischen Kredit gänzlich zu Grunde richteten, da sie die Staatsschuld auf die ungeheure Höhe von beinahe 5 000 Millionen Livres brachten, wovon allerdings während des Ministeriums Fleury 1 500 Millionen getilgt wurden. Daß diesem Sparsystem auch die Flotte zum Opfer fiel, äußerte sich deutlich in der Geringfügigkeit der demnächst folgenden Erwerbungen, welche in der That nur der Rührigkeit der Ostindischen Compagnie zu danken waren; 1722 wurde Mahé, 1739 Carical und 1755 Yanaon erworben, von denen aber nur Carical eine Bedeutung erlangt hat.

Der spanische Erbfolgekrieg und der siebenjährige Krieg brachten Frankreich um beinahe sämmtliche Kolonien, deren Umfang nach dem Pariser Frieden 1763 nur noch 1866 Quadratmeilen betrug, während er sich nach dem Utrechter Frieden auf etwa 79 000 Quadratmeilen belief. An Spanien wurde Louisiana abgegeben, England erhielt Cap Breton mit den Fischer-Kolonien auf Neufundland, einige

Digitized by Google

Antillen (von welchen nur Guadeloupe, Martinique und St. Lucie französisch blieben), dann die Niederlassungen am Senegal und in Guinea mit Ausnahme von Gorée.

Der Vertrag von Versailles 1783 gab zwar Frankreich Senegal und Tabago, sowie das Fischereirecht an den Küsten von Neufundland wieder, und England stellte alle Eroberungen in Indien zurück; doch vermochte dies nicht für den Verlust von St. Domingo zu entschädigen, welches in Folge eines Negeraufstandes 1793 unter großen Verlusten der französischen Armeen sich selbständig machte. Louisiana kam vorübergehend 1800 wieder in französischen Besitz, wurde aber 1803 für die geringfügige Summe von 80 Millionen Francs an die Vereinigten Staaten verkauft. Das erste Kaiserreich war für die Kolonien wenig besorgt, daher kamen auch durch den ersten Pariser Frieden 1814 Tabago und die unersetzbare Isle de France an England.

Die nun folgenden Jahre der Restauration lenkten die Aufmerksamkeit des Handelsstandes wieder mehr dem überseeischen und dem Handel mit Kolonialwaaren zu.

Von 1830 an beginnt der Fortschritt auf dem Gebiete des Kolonialwesens, in dessen Folge sich Frankreich jetzt wieder zu den bedeutenderen Kolonialmächten zählen darf. Die beständigen Bedrückungen, welche der Dey von Algier den Europäern in seinem Reiche auferlegte, hatten schon oft zu energischen Einsprachen Anlaß gegeben; die Mißhandlung des Konsuls Deval und die Weigerung einer Genugthuung hatten endlich am 20. April 1830 die Kriegserklärung zur Folge. Die 32 000 Mann starke französische Armee zwang, am 14. Juni bei Sidi Ferruch landend, schon am 5. Juli Algier selbst zur Kapitulation. Allzurascher Wechsel der Gouverneure, wie er eben durch die politischen Umwälzungen im Mutterlande bedingt war, und der energische Widerstand der Beduinen und Kabylen unter Leitung Abd-el-Kader's ließen erst mit des Letzteren Gefangennahme im Jahre 1847 und nach dem Beschlusse der Nationalversammlung vom 19. September 1848, welcher die Kolonisation Algiers verfügte und dazu 50 Millionen Francs bewilligte, ruhigere Zeiten eintreten.

Admiral Dupetit-Thouars hatte im Jahre 1842 ohne Schwertstreich die Marquesas-Inseln in Besitz genommen und bestimmte die Königin Pomare zum Abschlusse eines Vertrages, welcher Frankreich die Schutzherrschaft über den Tahiti-Archipel übertrug; so wurde auch in Oceanien die französische Herrschaft begründet, welche während des zweiten Kaiserreiches sich mächtig ausdehnte. Die Errichtung von Strafkolonien (1850 in Lambessa bei Constantine, 1851 Neu-Caledonien und 1854 Cayenne), größere See-Unternehmungen und eine theilweise gesetzgebende Organisation des Kolonialwesens waren die ersten Handlungen des zweiten Kaiserreiches, welches durch den im Vereine mit Spanien geführten Krieg (1858—1862) die Mündungen des Mekong mit einem beträchtlichen Gebiete in Cochinchina gewann; mit dem Könige Radama von Madagascar wurde 1862 ein vortheilhafter Handelsvertrag abgeschlossen, welcher durch die verschiedenen Forts in seinem Bestande gesichert wurde.

In neuester Zeit ist es vor Allem Cochinchina, das durch die Sorgfalt der Regierung in territorialer Beziehung ausgedehnt worden ist und durch den neuen Handelsvertrag mit Anam vom 23. November 1874 an kommerzieller Bedeutung ungemein gewonnen hat.

Digitized by Google

II. Kleine Mittheilungen.

Aus dem Rapport des Postamts III. in Friedrichsruh entnehmen wir Folgendes: Der Ort zählt gegenwärtig 160 Einwohner. Diese Bevölkerung setzt sich zusammen aus den Beamten der Forst-, Eisenbahn- und Postverwaltung, einigen Privaten, welche der ruhigen, abgesonderten Lage des Ortes wegen sich dauernd hier aufhalten, aus drei Handwerkern (Schmied, Schneider und Wollspinner) und aus Tagearbeitern. Gewerbebetrieb fehlt, Ackerbau wird nur in ganz geringem Umfange betrieben. Der Verkehr der Bewohner beschränkt sich fast ausschließlich auf Hamburg, Bergedorf, Lübeck und Schwarzenbeck.

Von Behörden ist zu nennen die Fürstlich von Bismarck'sche Forstverwaltung unter Leitung eines Oberförsters, der zugleich General-Bevollmächtigter Seiner Durchlaucht des Fürsten von Bismarck für die Fideikommißherrschaft Schwarzenbeck ist. Dem Oberförster liegen zugleich die Geschäfte des Standesbeamten und Ortsvorstandes ob.

Seit 1872 nimmt Seine Durchlaucht der Fürst-Reichskanzler zeitweilig seinen Aufenthalt in Friedrichsruh. Sein jetziges Wohnhaus ist das frühere »Frascati«, ein in den Jahren 1877 und 1878 umgebautes früheres Hotel.

Der Ort liegt in einem länglichen Thalkessel des Sachsenwaldes. Den nordöstlichen Theil des Thalkessels durchzieht das Flüßchen Aue, welches für die Bewässerung des Parkes Seiner Durchlaucht in ausgedehntester Weise dienstbar gemacht worden ist. Die romantische Lage des Ortes zieht im Sommer viele Fremde nach Friedrichsruh.

Der Sachsenwald erstreckt sich bis in die Nähe von Schwarzenbeck, Grande, Reinbeck und Geesthacht. Er enthält eine beträchtliche Menge Edelhirsche und Rehe. An der Straße von Friedrichsruh nach Schwarzenbeck über Dassendorf liegt, ungefähr 4,5 km von ersterem Orte entfernt, der mächtige Wildpark des Fürsten, in welchem Damm- und Schwarzwild gehegt wird. Von Edelwild sind in demselben nur einige Exemplare vorhanden. In der südwestlichen Ecke des Parkes, innerhalb der Umfriedigung, befinden sich, noch wohlerhalten, aber ausgebeutet, mehrere große Hünengräber.

Verminderung der Betriebsstörungen auf den Reichs-Telegraphenleitungen. Die amtlichen Ermittelungen über die in den Linien und Leitungen der Reichs-Telegraphenverwaltung vorgekommenen Fehler und Betriebsstörungen haben in den letzten Jahren eine fortschreitende Verminderung derartiger Unfälle ergeben. Wenn auch zur Erläuterung der nachstehenden, die Jahre 1876, 1877 und 1878 umfassenden Uebersicht hervorzuheben ist, daß die unverhältnißmäßig zahlreichen Fehler im Jahre 1876 zum weitaus größten Theile durch die Beschädigungen hervorgerufen worden sind, welche die Stürme vom 13. März und 13. November 1876 den Telegraphenanlagen zugefügt haben, so zeigt doch auch das Jahr 1878 gegenüber dem vorhergegangenen Jahre, bei im Allgemeinen gleichen Witterungsverhältnissen, eine so erhebliche Wendung zum Besseren, daß es wohl nicht zu gewagt ist, wenn man daraus auf den Einfluß zweckmäßiger Maßregeln der Verwaltung beim Bau, Betrieb, der Beaufsichtigung u. s. w. der Telegraphenanlagen schließt.

Digitized by Google

Die Länge der Linien betrug	am Ende des Jahres 1876 km	1877 km	1878 km
an Eisenbahnen	18 350	18 896	19 360
» Landwegen	20 321	23 727	27 223
Zusammen	38 671	42 623	46 583
Die Länge der Leitungen			
an Eisenbahnen	103 680	109 061	112 675
» Landwegen	37 312	42 250	48 079
Zusammen	140 992	151 311	160 754

An Beschädigungen und Fehlern kamen vor:

	im Jahre 1876		im Jahre 1877		im Jahre 1878	
	insgesammt	auf je 1 000 km	insgesammt	auf je 1 000 km	insgesammt	auf je 1 000 km
1. Stangenbrüche						
an Eisenbahnen	1 255	68,4	338	17,3	240	12,5
» Landwegen	383	18,8	232	9,8	142	5,2
Zusammen	1 638		570		382	
2. Drahtbrüche						
an Eisenbahnen	2 134	20,6	644	5,9	604	5,4
» Landwegen	1 150	30,8	550	13,0	493	10,3
Zusammen	3 284		1 194		1 097	
3. Nebenschließungen						
an Eisenbahnen	3 001	28,9	2 218	20,2	1 730	15,3
» Landwegen	1 413	37,8	1 078	25,5	921	19,2
Zusammen	4 414		3 296		2 651	
4. Beschädigungen von Isolatoren						
an Eisenbahnen	2 423	23,4	672	6,2	245	2,2
» Landwegen	1 691	45,3	1 142	27,0	1 097	22,8
Zusammen	4 114		1 814		1 342	
5. Reißen von Bindedrähten						
an Eisenbahnen	1 957	18,8	980	8,9	387	3,4
» Landwegen	755	20,2	317	7,5	355	7,4
Zusammen	2 712		1 297		742	

Digitized by Google

Revue des Postes et Télégraphes. Die neuerdings auch in Frankreich vollzogene Vereinigung der Telegraphie mit der Post hat den Herausgebern der **Revue des Postes**, welche unsern Lesern aus mehrfachen Mittheilungen bekannt ist, Veranlassung gegeben, ihre Zeitschrift auch auf Gegenstände aus dem Gebiete der Telegraphie zu erstrecken. Das Blatt führt demgemäß seit dem 1. Januar den Titel: »**Revue des Postes et Télégraphes**«.

Deutsche Sprachbriefe von Prof. Dr. D. Sanders. Als eines der werthvollsten neueren Erzeugnisse auf dem Gebiete deutscher Sprachforschung sind die vor Kurzem in der Langenscheidt'schen Verlagsbuchhandlung in Berlin erschienenen Deutschen Sprachbriefe zu bezeichnen.

Der unsern Lesern aus einzelnen sprachlichen Mittheilungen im Archiv für Post und Telegraphie bereits näher bekannte Verfasser, Herr Professor Dr. Daniel Sanders in Alt-Strelitz, welcher in immer weiteren Kreisen als gründlicher Forscher auf dem Felde unserer Muttersprache anerkannt wird, hat in diesen Briefen den dankenswerthen Versuch unternommen, die Gesetze der deutschen Rechtschreibung und Wortfügung, die bis jetzt leider noch der einheitlichen Feststellung ermangeln, aus dem Bestehenden und allgemein Anerkannten nachzuweisen.

Die Ergebnisse seiner Forschungen hat Herr Dr. Sanders, vom schulgerechten Wege der grammatikalischen Zusammenstellung abweichend, in die Form von Briefen, nach dem Muster der bekannten englischen und französischen Unterrichtsbriefe von Toussaint-Langenscheidt gekleidet.

Ohne höhere Sprachkenntnisse vorauszusetzen, werden in den deutschen Sprachbriefen namentlich durch Zergliederung von Beispielen zunächst die im anerkannten Sprachgebrauch sich kundgebenden Gesetze klar gelegt und dem Gedächtniß einverleibt. In systematischem Stufengange wird sodann der Lernende auf der Grundlage der gewonnenen Uebung und Schärfung des Sprachgefühls zum Verständniß des Ausschlaggebenden in noch schwankenden und fraglichen Fällen und somit zum eigentlichen Sprachbewußtsein geführt. Wer mit Gründlichkeit und Ausdauer dem Studium der genannten Sprachbriefe sich widmet, der wird bald einsehen lernen, daß auch für Deutsche das Studium der deutschen Sprache kein überflüssiger Zeitvertreib ist.

Mit Recht bemerkt Herr Dr. Sanders in der Einleitung zu seinen Sprachbriefen: »Es ist nicht von Jedem zu verlangen, daß er geistreich, fein, schwunghaft schreibe, daß er mit sinnvollen Wendungen den Leser gewinne, mit treffenden Gleichnissen ihn erfreue, durch Leidenschaft ihn fortreiße. Dagegen ist von Jedem zu verlangen, daß er in gutem Deutsch seine Meinung bündig, kurz und klar mittheile.«

Gerade dieses letztere Erforderniß ist aber nicht so leicht zu erfüllen, als Mancher vermeint, der es vielleicht grundsätzlich verschmäht, in seiner Muttersprache, die ihm ja das Leben selbst stufenweise beigebracht, nach den Gesetzen des Richtigen, nach den Regeln des Schönen sich umzusehen.

Diese nothwendige Einsicht zu fördern und den Weg zur Aneignung des Richtigen und Schönen in der deutschen Sprache zu zeigen, dazu sind aber nach unserm Dafürhalten die mehrerwähnten Deutschen Sprachbriefe vorzüglich geeignet.

Digitized by Google

III. Zeitschriften-Ueberschau.

1) **L'Union postale.** Journal publié par le bureau international de l'Union générale des postes. No. 2. Berne, 1er Février 1879.

Einziehung von Wechselbeträgen durch die Post in Belgien. — Die Postsparkassen (Fortsetzung und Schluß). — Bücherkunde. — Mittheilungen.

2) **Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten. Nr. 7. Berlin, 15. Februar 1879.

Die Regelung des Gütertarifwesens auf den deutschen Eisenbahnen. — Personalnachrichten. — Betriebswesen. — Urkundeneigenschaft von Depeschen. — Die technischen Einrichtungen des Berliner Haupt-Telegraphenamts. — Kleine Mittheilungen. — Vereinswesen. — Korrespondenzen. — Ausland. — Vermischtes. — Aufgaben aus dem Gebiet der Telegraphentechnik. — Redaktionsschalter.

3) **Das Ausland.** Ueberschau der neuesten Forschungen auf dem Gebiete der Natur-, Erd- und Völkerkunde. Von Fr. v. Hellwald. Stuttgart, 17. Februar 1879. Nr. 7.

Die Batta auf Sumatra. Von H. v. Clausewitz. — Der prähistorische Osten. Von Direktor Dr. W. Schwartz. — Ernst Marno's Reisen in Kordofan. — Professor Seydlitz über Selection und Migration. — Zur Beurtheilung der höfischen Dichtung des Mittelalters. — Geographische Nachrichten. — Gewinnung der Zirbelnüsse. — Nordamerikanische Kirschenkrankheit. — Physiologisches aus dem Katzenleben. — Blumentöpfe aus Kuhmist.

4) **Journal télégraphique.** Publié par le bureau international des administrations télégraphiques. No. 13. Berne, 1878.

I. Revue télégraphique de 1878. — II. Ueber Widerstandsmessung von oberirdischen Telegraphenleitungen mit dem Differential-Galvanometer. Mesure de la résistance des lignes télégraphiques aériennes au moyen du galvanomètre différentiel, par le Dr. Dehms, Conseiller des postes à Constance (texte original allemand, avec traduction française en regard). — III. Note sur l'emploi du microphone comme parleur, par M. le Conseiller G. S. de Capanema, Directeur Général des télégraphes du Brésil. — IV. Télégraphie double avec téléphone et Morse, par M. le Dr. K. Ed. Zetzsche, professeur de télégraphie à l'Ecole polytechnique de Dresde (traduit de l'allemand sur une communication originale de l'auteur). — V. La télégraphie et quelques autres applications de l'électricité à l'exposition universelle de 1878 (suite) par M. Rothen, Directeur-adjoint des télégraphes suisses. — VI. Publications officielles: Arrangement télégraphique entre l'Allemagne et la Grande-Bretagne. — VII. Correspondance. — VIII. Sommaire bibliographique. — IX. Nouvelles.

5) **Journal of the Telegraph.** New-York. January 16. 1878.

Literature: The Telegraph in America and Morse Memorial, and in Memoriam William Orton. By James D. Reid. — Table showing the Extent of Government Telegraphs in Europe. — Duplexing the Atlantic Cable. — Telegraphic Combination and Consolidation. — Business Notices. — Correspondence. — General Information. — British Post Office Telegraphs. — The Telephone in Mines. — Foreign Telegraphic Notes. — Miscellaniae: The Success of Submarine Telegraphy. — Gutta Percha Insulated Wires. — Liability of Telegraph Companies on Money Transfers.

Herausgegeben im Auftrage der Kaiserlichen Post- und Telegraphenverwaltung.

Berlin, gedruckt in der vormaligen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (unter Reichsverwaltung).

Digitized by Google

Archiv für Post und Telegraphie.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

№ 4. Berlin, Februar. 1879.

Inhalt: I. **Aktenstücke und Aufsätze:** 13. Das Uhrenstellen und die Normaluhr bei dem Kaiserlichen Haupt-Telegraphenamt zu Berlin. — 14. Professor David Edwin Hughes. — 15. Die Brücken und ihre Bedeutung für den Verkehr. (Schluß.) — 16. Der neue französische Ostkanal.

II. **Kleine Mittheilungen:** Einheitliche Farben für die Postfreimarken im Weltpostverkehr. — Ministerium für Post und Telegraphie in Frankreich. — Elektrophr und Elektrophar. — Der »Soundere« in England. — Der elektrische Bleistift von Bellet. —

III. **Literatur des Verkehrswesens:** Zeitschrift für angewandte Elektrizitätslehre mit besonderer Berücksichtigung der Telegraphie, des elektrischen Beleuchtungswesens, der Galvanoplastik und verwandter Zweige, von Professor Dr. Ph. Carl.

IV. **Zeitschriften-Uebersicht.**

I. Aktenstücke und Aufsätze.

13. Das Uhrenstellen und die Normaluhr bei dem Kaiserlichen Haupt-Telegraphenamt in Berlin.

Von Herrn Ober-Telegraphensekretär Schönherr in Berlin.

Im Anschluß an die in Nr. 44 der Deutschen Verkehrs-Zeitung über die allgemeine Einrichtung des großen Apparatensaales bei dem Kaiserlichen Haupt-Telegraphenamt in Berlin veröffentlichten Mittheilungen wollen die nachstehenden Zeilen über die daselbst aufgestellte Normaluhr, sowie über das Uhrenstellen einen Beitrag liefern, der auch für weitere Kreise von Interesse sein dürfte, weil die Normaluhr in der Telegraphie ihres bedeutsamen Zweckes und der daran sich knüpfenden Benutzung wegen eine wichtige Stelle einnimmt.

Das Uhrenstellen bei den Telegraphenanstalten hat seine eigene Geschichte und die Normaluhr erfordert trotz ihrer kunstgerechten Konstruktion eine sorgfältige Behandlung und aufmerksame Beobachtung; denn sie ist eine Maschine im strengsten Sinne des Wortes, und als solche bedarf sie auch der Korrektur von Zeit zu Zeit.

Digitized by Google

I. Das Uhrenstellen.

Nachdem die elektrische Telegraphie aus dem Experimentirzimmer des Physikers in das praktische Leben übergetreten war, lag es sehr nahe, durch Abgabe des Uhrenzeichens einen centralisirten Uhrenbetrieb herzustellen, um dadurch den großen Vortheil der Gleichmäßigkeit des Uhrenganges auf sämmtlichen Telegraphenanstalten zu sichern. Von der obersten Telegraphenbehörde sind über diesen Dienstzweig besondere Instruktionen erlassen worden. Die erste darüber gegebene Dienstanweisung vom 1. Mai 1849 lautet:

»Sowohl für den Telegraphendienst als für manche andere Operationen der Wissenschaft und Industrie ist ein gleichzeitiges Wirken auf der elektrischen Linie erforderlich.

Es dienen dazu die auf den Stationen befindlichen Chronometer und Uhren. — Es sollen diese Instrumente daher nicht die wahre (astronomische) Zeit, sondern eine gleiche Zeit ergeben, sie müssen daher von den Uhren der wahren Zeit und von den zum täglichen Verkehr bestimmten Uhren an den meisten Stationen mehr oder minder abweichen.

Der telegraphische Chronometer in Berlin dient als Regulator für den gleichen Gang aller Chronometer und Uhren der elektrischen Linie des Staates.

Das Stellen der Chronometer und Uhren der elektrischen Linie findet zu unbestimmten Zeiten gewöhnlich von drei zu drei Tagen statt und wird in Berlin immer mit einer vollen Stunde des Nachmittags von 1 bis 9 Uhr vorgenommen.

Es erfolgt zu diesem Behufe von Berlin aus das Zeichen 5.3—0—4.3 »die Uhren sollen gestellt werden« und, nachdem der Rapport von den Endstationen zurückgekommen ist, mit dem Zeichen 5.3—0—5.1 »wir geben Acht« giebt der Telegraphist in Berlin bei dem Eintritt des Zeigers am Chronometer in die volle Stunde das entsprechende Zeichen $\frac{c}{n}$. Dieses Zeichen muß so schnell als möglich von einer Station zur anderen gegeben werden«.

Vom 1. Januar 1851 ab war das Uhrenzeichen an jedem Montag, Mittwoch und Freitag früh 8 Uhr zu bewirken.

Zu diesem Behufe wurde von Berlin aus an den genannten Tagen 10 Minuten vor 8 Uhr das Zeichen 5.3—0—4.3 gegeben, worauf von der Endstation der Rapport 5.3—0—5.1 zurückgegeben wurde.

Bei dem Eintritt des Zeigers der Stationsuhr, welche wenige Minuten vorher genau nach dem bei der Telegraphendirection befindlichen Chronometer in die volle Stunde »8« zu stellen war, wurde von dem Telegraphisten in Berlin die entsprechende Taste niedergedrückt und ein Gleiches demnächst von Station zu Station ohne Aufenthalt bewirkt, während der Oberbeamte die Uhr danach zu stellen hatte.

Vom 1. Juni 1851 ab erfolgte das Uhrenstellen mittels der aufrechtstehenden Galvanometer an jedem Morgen mit der Stunde des Dienstbeginns, mithin im Winter um 8, im Sommer um 7 Uhr Morgens, nachdem Tags zuvor nach dem Dienstschluß die »Amerikanischen« Apparate ausgeschaltet worden waren.

Das Signal zum Stellen der Uhr war ein Ausschlag der aufrechtstehenden Galvanometer. Dieser Ausschlag erfolgte an jedem Morgen zweimal, und zwar zunächst als Avertissement 5 Minuten vor der vollen Stunde.

Digitized by Google

Beim Erscheinen dieses ersten, 15 Sekunden andauernden Ausschlages wurde die Stationsuhr angehalten, genau auf die volle Stunde gestellt und das Pendel der Uhr in eine schwebende Stellung gebracht.

Erfolgte der zweite, eine Minute andauernde Nadelausschlag, so wurde das Pendel fallen gelassen und ein sehr genaues Stellen der Uhr nach mittlerer Berliner Zeit war erreicht.

Hiernach wurden die Zeigerapparate wieder eingeschaltet, es erfolgte die Stundenfrage von beiden Endstationen und danach konnte die telegraphische Korrespondenz wieder aufgenommen werden.

Seit 22. Mai 1854 erfolgt das Uhrenzeichen auf allen Leitungen zu ein und derselben Zeit Morgens von 7 Uhr bis 7 Uhr 1 Minute in der Zeit vom 1. April bis Ende September und von 8 Uhr bis 8 Uhr 1 Minute in der Zeit vom 1. Oktober bis Ende März.

Die Telegraphenanstalten haben sich zur Empfangnahme des Uhrenzeichens bereit zu halten, 5 Minuten vorher jede Korrespondenz einzustellen und die Leitungen dem Betriebsplane entsprechend der Art zu verbinden, daß das Uhrenzeichen die Leitungen ihrer ganzen Länge nach zu durchlaufen vermag.

Der Empfang des Uhrenzeichens wird von der empfangenden Anstalt mit »r r r« unter Nennung des Namens angezeigt.

Als Avertissement für die Beamten in Berlin Behufs Abgabe des Uhrenzeichens ruft der Aufsichtsbeamte, genau nach der Normaluhr sich richtend, eine Minute vor der bestimmten Zeit »gleich so weit«, Punkt 7· bz. 8 Uhr »jetzt« und eine Minute später »vorbei«.

Dreifach ist der Schritt der Zeit,
Zögernd kommt die Zukunft hergezogen,
Blitzschnell ist das »Jetzt« entflogen,
Ewig still steht die Vergangenheit.
Schiller.

II. Die Normaluhr.

Die Normaluhr — von Tiede in Berlin — ist ein sogenanntes astronomisches Pendel, welches durch ein Gewicht in Bewegung gesetzt wird.

Die Uhr selbst besteht aus dem Uhrwerk mit drei Zifferblättern und drei Zeigern zur Angabe der Sekunden, Minuten und Stunden und aus dem Kompensationspendel. Letzteres ist aus 5 Stäben zweier verschiedenartiger Metalle zusammengesetzt, wovon der mittlere Stab, als der längere, in der Hemmung des Uhrwerks eingehängt ist. Durch Anwendung von zwei verschiedenartigen Metallen mit verschieden großer Ausdehnung bei der Temperaturveränderung soll die Veränderung der Pendellänge verhütet werden.

Da, wie bereits Eingangs erwähnt, die Normaluhr ebenso wie jede andere Maschine der Korrektur bedarf, außerdem aber auch von Zeit zu Zeit ein Ausgleich mit der mittleren Zeit nothwendig wird, so wird seit dem 16. November 1872 jeden Sonnabend der Gang der Normaluhr mit dem der Hauptuhr auf der Königlichen Sternwarte in Berlin unter Anwendung eines Registrirapparates verglichen und außerdem der Zeitunterschied seit dem vorhergegangenen Sonnabend nach den ermittelten Resultaten festgestellt. Zu diesem Behufe wird zehn bis fünfzehn Minuten vor 12 Uhr Mittags durch gegenseitigen Anruf zwischen Sternwarte und Haupt-Telegraphenamt die Betriebsfähigkeit der Sternwartenleitung zunächst geprüft und

Digitized by Google

darauf das Morse-Apparatsystem aus- und die neben der Normaluhr befindliche besondere Taste eingeschaltet.

Etwa eine Minute vor 12 Uhr werden von dem Beamten des Haupt-Telegraphenamts eine Reihe Punkte abtelegraphirt, nach denen das Relais auf der Sternwarte eingestellt wird.

Punkt 12 Uhr drückt der Beamte eine Sekunde lang Taste, 12 Uhr 5 Sekunden erfolgt ein zweiter, eine Sekunde andauernder Tastendruck und von 5 zu 5 Sekunden in der eben angegebenen Weise fortfahrend, wird um 12 Uhr 30 Sekunden der letzte Tastendruck auf dem Haupt-Telegraphenamte abgegeben.

Hierauf wird das Morse-Apparatsystem wieder eingeschaltet, worauf bald nachher von der Sternwarte das ermittelte Ergebniß der Prüfung mitgetheilt wird. Z. B. „Ihre Uhr ist heute nach: fünf Sekunden und eine Zehntel. Differenz seit vorigen Sonnabend: vier Sekunden und neun Zehntel.“

Diese Zeitangaben werden alsdann in ein bei der Normaluhr aufbewahrtes Merkbuch eingetragen, wonach durch den mit der Behandlung der Uhr beauftragten Uhrmacher der Gang derselben nach und nach dadurch berichtigt wird, daß kleine, eiserne Sekundenstückchen auf das Pendel gelegt oder von dem Pendel abgenommen werden, je nachdem die Uhr vor- oder nachgeht.

Gelegentlich eines Besuchs der hiesigen Königlichen Sternwarte habe ich durch das mir bewiesene freundliche Entgegenkommen hinreichende Gelegenheit gefunden, die Bestimmung der Uhrendifferenz zwischen Sternwarte und Haupt-Telegraphenamt kennen zu lernen, weshalb ich nicht unterlassen will, auch darüber eine kurze Beschreibung zu liefern.

Auf der Sternwarte sind außer den zum Sprechen dienenden Apparaten eines Morsesystems zum Zwecke der Zeitbestimmungen in Rede noch aufgestellt: ein Kurbelumschalter, ein Relais mit Batterie, die Hauptuhr — astronomisches Pendel (von Tiede in Berlin) —, eine Kontroluhr mit Batterie und ein Registrirapparat. Letzterer gleicht dem Doppelstiftschreiber von Stöhrer. Die zu einem Stromkreis gehörenden Elektromagneten stehen wegen bequemerer Anbringung der Schreibhebel nicht neben-, sondern hintereinander, so daß Anker und Hebel in einer Richtung liegen. Zur Aufnahme der stählernen Schreibstifte dienen die nebeneinanderliegenden Schreibhebel nicht unmittelbar, vielmehr sind die Stifte in den an den Hebeln angebrachten, leicht beweglichen Gelenkstücken befestigt. Damit die Stifte beim Anschlagen gegen den Papierstreifen das gleichmäßige Abrollen des Streifens nicht verzögern, sind die nach unten gehenden Enden durch ein festaufsitzendes, gewichtartiges Messingstückchen beschwert, welches das Gelenkstück nach unten zieht.

Sobald mit dem Haupt-Telegraphenamt die Betriebsfähigkeit der Leitung festgestellt ist, wird die Leitung mittels des Kurbelumschalters auf das Relais geschaltet, so daß dasselbe nunmehr mit dem einen Elektromagneten des Registrirapparates in Verbindung steht.

Die Hauptuhr dient dazu, die Zeit von 2 zu 2 Sekunden auf die Kontroluhr zu übertragen.

Die Kontroluhr wird durch einen Umschalter mit dem zweiten Elektromagneten des Registrirapparates verbunden. Von Sekunde zu Sekunde wird nun von der Kontroluhr, so oft das Pendel gegen die federnden Kontakte schwingt, eine augenblickliche Schließung der galvanischen Batterie bewirkt und dadurch ein Strom durch

Digitized by Google

die Drahtwindungen des Elektromagneten geleitet, so daß der Anker angezogen und der leicht bewegliche Schreibhebelstift des Registrirapparates gegen den nach Oeffnung des Räderwerks mit gleichförmiger Geschwindigkeit abrollenden Papierstreifen geschnellt und somit ein feiner Punkt auf denselben eingedrückt wird. Dieser Punkt heißt der Sekundenpunkt.

Sobald nun auf dem Haupt-Telegraphenamte in der vorher beschriebenen Weise Taste gedrückt und der Anker des Relais in Folge des durch die Elektromagneten gehenden Linien-Batterieſtromes angezogen wird, erfolgt bei dem mit dem Relais durch die Ortsbatterie verbundenen Elektromagneten des Registrirapparates die Anziehung des Ankers gleichfalls. Der Schreibhebel wird gegen ebendenselben Papierstreifen gedrückt, wodurch ein feiner Punkt erzeugt wird.

Dieser Punkt wird der Beobachtungspunkt genannt.

Je rascher der Papierstreifen bewegt wird, desto weiter kommen die zusammengehörenden Sekunden- und Beobachtungspunkte auseinander; je weiter diese aber von einander entfernt liegen, desto leichter ist es möglich, noch ganz kleine Theile einer Sekunde zu bestimmen.

Mit Hülfe einer auf Glas geritzten, zehntheiligen Scala, deren Striche nicht parallel, sondern konvergirend laufen, kann die Stellung obenbezeichneter Punkte zu einander mit großer Genauigkeit bestimmt und abgelesen werden.

Die abgelesenen Zeitunterschiede werden notirt und daraus wird das Mittel gezogen, welches in ein Merkbuch eingetragen und dem Haupt-Telegraphenamt telegraphisch mitgetheilt wird.

---

14. Professor David Edwin Hughes.

(Nach einem biographischen Aufsatze in »The Telegraphic Journal and Electrical Review«.)

David Edwin Hughes, der Erfinder des nach ihm benannten Typendruck-Telegraphen, ist im Jahre 1831 in London geboren. Seine Eltern stammten aus Balla, einer Stadt am Fuße des Snowdon, im nördlichen Wales. Als David sieben Jahre alt war (1838), wanderte sein Vater mit der ganzen Familie nach den Vereinigten Staaten aus und siedelte sich in Virginia als Pflanzer an.

Es scheint, als habe sowohl der ältere Hughes, als auch seine Kinder die den Wallisern eigenthümliche musikalische Begabung ererbt, denn sie waren alle vorzügliche Musiker. Bereits im Kindesalter vermochte David Tonstücke aus dem Stegreif vorzutragen; nachdem er mehr herangewachsen war, erregte sein Talent die Aufmerksamkeit eines in Amerika weilenden bedeutenden deutschen Pianisten, Namens Hast, welcher ihm eine Professur der Musik auf der Hochschule zu Barndstown in Kentucky verschaffte. Hughes akademischer Lebenslauf begann 1850, als er neunzehn Jahre alt war.

Neben seiner Vorliebe und außerordentlichen Begabung für die Musik fühlte er sich gleich mächtig vom Studium der Naturwissenschaften angezogen; auch hatte er eine angeborene Geschicklichkeit zu mechanischen Erfindungen.

Der junge Hughes lehrte nun des Tages Musik, um die Mittel zum Lebens-

Digitized by Google

unterhalt zu erwerben, und widmete die Nächte wissenschaftlichen Studien — zur Erholung, auf diese Weise die gewöhnliche Ordnung hierin umkehrend.

Die maßgebenden Personen der Hochschule, welche seine Fortschritte auf diesem Gebiete beifällig wahrgenommen hatten, trugen ihm den frei werdenden Lehrstuhl der Naturwissenschaften an, und so vereinigte Hughes die zwei Professuren der Musik und Naturwissenschaft.

Lange Zeit hatte er sich bereits mit dem Gedanken getragen, einen neuen Telegraphen zu erfinden, und zwar einen solchen, welcher die zu befördernden Mittheilungen in lateinischen Schriftzeichen genau so wiedergeben sollte, wie dieselben aufgegeben werden. Die Lösung dieser Aufgabe blitzte eines Abends plötzlich in seinem Geiste auf, während er gerade in eine Tondichtung ganz versunken war.

Hinfort war seine allerdings nur knapp bemessene freie Zeit dem Zwecke gewidmet, einen brauchbaren Typendruck-Telegraphen zu konstruiren; mit dem weiteren Fortschreiten seines Werkes wuchs auch sein Interesse an demselben, bis schließlich die Versuche den größten Theil der Nächte in Anspruch nahmen.

Die Lehrstunden, welche Hughes auf der Hochschule zu ertheilen hatte, wurden ihm bald zur lästigen Fessel; da auch seine Gesundheit durch die übermäßige Arbeitslast untergraben war, gab er im Jahre 1853 seine bisherige Stellung auf und zog sich nach Bowlinggreen, in der Grafschaft Warren im Staate Kentucky, zurück. Er gewann hierdurch die zur Vervollkommnung seiner Erfindung erforderliche Freiheit; nur einigen Schülern ertheilte er nebenbei noch Unterricht.

Bei seinen Versuchen hatte es sich Hughes zur Hauptaufgabe gemacht, den Typendruck-Telegraphen so zu konstruiren, daß der Druck der Buchstaben durch einen einfachen Stromlauf bewirkt werden sollte; bei dem Morse-Apparat, welcher zu jener Zeit in Amerika der alleinige Nebenbuhler auf diesem Felde war, kamen damals drei verschiedene Stromläufe zur Verwendung.

Um die obige Aufgabe zu lösen, war es erforderlich, daß der gebende und der empfangende Apparat sich genau übereinstimmend und mit stets gleichmäßiger Geschwindigkeit bewegten. Die Erreichung dieses Zweckes war die Hauptschwierigkeit bei dem Unternehmen.

Zur richtigen Würdigung derselben muß man außerdem den Standpunkt der Wissenschaft vor einem Vierteljahrhundert in Rechnung ziehen. Hughes mußte erst die besonderen Vorrichtungen, durch welche die Uebereinstimmung in dem Gange der Apparate bewirkt werden sollte, selbst ersinnen, und hierbei kam ihm seine Kenntniß der Schalllehre, sowie der Schwingungsgesetze zu statten. Durch viele vergebliche Versuche nicht entmuthigt, kam er nämlich schließlich auf den Gedanken, schwingende Körper zur Regulirung der Geschwindigkeit der Apparate zu verwenden.

Nachdem sich Klaviersaiten und Stimmgabeln als nicht geeignet erwiesen hatten, fand Hughes endlich das Gesuchte durch einen Versuch mit zwei Stopfnadeln, welche er von einer alten Dame, die mit ihm das Haus bewohnte, geborgt hatte. Wenn diese Stahlstäbchen an einem Ende befestigt und dann in Schwingungen versetzt wurden, erfolgten die Schwingungen in gleichen Zeiträumen.

Durch eine ähnliche Vorrichtung gelang es ihm, eine gleichmäßige Geschwindigkeit der Apparate, sowie die stetige Uebereinstimmung in den Bewegungen der Typenräder zu erzielen, und die genauere Korrektion derselben bei jedem zu übermittelnden Zeichen zu bewirken.

Hughes ging im Jahre 1854 nach Louisville, um die Anfertigung seines

Digitized by Google

ersten Apparates selbst zu überwachen; erst im folgenden Jahre nahm er in den Vereinigten Staaten ein Patent auf seine Erfindung.

In jener ersten Form wurde mittels aufrecht stehender, schwingender Stäbe die Regulirung der Geschwindigkeit, und durch ein besonderes Räderwerk die Korrektion des Typenrades bewirkt. Später trat an die Stelle jener Stäbe die in eine Pendelstange endende Spirale; auch wird jetzt die Regulirung und die Korrektion durch einen gemeinschaftlichen Mechanismus bewerkstelligt.

Im Jahre 1855 erzielte Hughes mit seiner Erfindung den ersten durchschlagenden Erfolg; kurz nach dessen Bekanntwerden erhielt er von den Herausgebern der »American Associated Press« ein Telegramm, welches ihn nach New-York berief. Die »American Telegraph Company«, damals eine der tonangebenden Telegraphengesellschaften, war im Besitze des Morse-Apparates und erhob für die Beförderung von Zeitungsnachrichten solch hohe Gebühren, daß die Herausgeber der Zeitungen dieselben gar nicht mehr erschwingen konnten. Es wurde daher eine neue Gesellschaft gebildet, welche statt des Morse-Apparates den von Hughes erfundenen Typendruck-Telegraphen in Betrieb nahm. Die Folge hiervon war, daß die Linien der vielen kleineren Gesellschaften — darunter die »Western Union Compâny« — bedeutende Einbußen an ihren Einnahmen erlitten und deshalb verpachtet wurden. Später (1857) vereinigte sich indeß die neugebildete Gesellschaft mit diesen kleineren zu einer großen Verbindung, der noch heute bestehenden »Western Union Telegraph Company«. Diese erwarb nun ebenfalls den Morse-Apparat, und als sie im Alleinbesitze desselben sich befand, begannen für die Zeitungsherausgeber wieder die früheren Unzuträglichkeiten.

Mr. Hughes überließ seinen Apparat der »Western Union Telegraph Company« und reiste 1857 nach England, um dort die Einführung seiner Erfindung ins Werk zu setzen. Er bemühte sich, leider ohne Erfolg, die damalige »Electric Telegraph Company« zur Annahme seines Apparates zu veranlassen; nach zweijährigen entscheidungslosen Verhandlungen mit derselben siedelte er 1860 nach Frankreich über, wo ihm ein ermuthigendes Entgegenkommen zu Theil ward. Die Telegraphenverwaltung der französischen Regierung wurde auf das neue Unternehmen aufmerksam; eine Kommission von hervorragenden Größen auf dem Felde der Elektrizität, welcher Du Moucel, Blavier, Froment, Gaugain und andere praktische und theoretische Fachmänner angehörten, wurde zusammenberufen, um über die Brauchbarkeit der Erfindung zu entscheiden. Der erste Versuch mit dem Typendruck-Apparate fand auf der Strecke Paris—Lyon statt; an denselben knüpft sich eine kleine Anekdote, welche der Erwähnung werth ist.

Der Apparat wurde in Betrieb gesetzt und arbeitete eine Weile so gut, wie nur zu wünschen war; plötzlich trat indeß eine Störung auf, und konnte der Erfinder zu seiner größten Enttäuschung weder ausfindig machen, woran der Fehler lag, noch das Druckwerk wieder in Gang bringen. In seiner Verwirrung erschien es ihm wie Hohn, als er bemerkte, daß die Mitglieder der Kommission seinen vergeblichen Versuchen lächelnd zusahen, sich dann freundlich verbeugten und ihm zuriefen: »Très bien Monsieur Hughes — très bien. Je vous félicite.« Am nächsten Morgen klärte sich dieser Zwischenfall zu Hughes Befriedigung auf; er erfuhr nämlich nachträglich, daß der übermittelnde Beamte in Lyon Anweisung erhalten hatte, die Leitung zu der fraglichen Zeit zur Erde zu schalten, um hierdurch festzustellen, ob bei dem Versuch auch kein Betrug stattgefunden habe. Dieses selt-

Digitized by Google

same Verfahren war eine nicht überflüssige Vorsichtsmaßregel, denn bei einem ähnlichen Versuche, welcher einige Monate zuvor stattgefunden hatte, war eine Betrügerei entdeckt worden.

In Folge der günstigen Ergebnisse mit dem Hughes-Typendruck-Apparat ordnete die französische Regierung an, daß derselbe zunächst probeweise in Betrieb genommen werden sollte; falls nach Ablauf eines Jahres die Brauchbarkeit des Apparates sich vollends herausgestellt hätte, sollte dessen endgültige Annahme stattfinden. Während des Probejahres wurde täglich über das Verhalten des Apparates berichtet; nach Ablauf desselben erfolgte die endgültige Einführung.

Das Vorgehen Frankreichs bahnte dem Typendruck-Apparate den Weg in fast alle übrigen europäischen Länder; auch diente beim Abschluß der Verträge mit den übrigen Staaten das Uebereinkommen Frankreichs mit Hughes als Vorbild.

Von Frankreich wandte sich Professor Hughes 1862 nach Italien; dort wurde ebenfalls eine Kommission gebildet, auf deren Gutachten der Apparat nach einer Probezeit von sechs Monaten angenommen wurde.

Die »United Kingdom Telegraph Company« nahm 1863 den Typen-Druckapparat in Betrieb.

Der russischen Regierung bot Hughes seine Erfindung 1865 an; nach einem sechs Monate währenden Versuche auf der Linie St. Petersburg—Moskau nahm auch Rußland die neue Erfindung an.

Noch in demselben Jahre reiste Professor Hughes nach Berlin, wo die Annahme seines Apparates seitens der — damals noch »Königlich preußischen« — Telegraphenverwaltung 1865 erfolgte. Von Berlin wandte er sich 1867 nach Oesterreich und der Türkei.

Auf der Pariser Weltausstellung von 1867 wurde Hughes eine der zehn höchsten Auszeichnungen — die große goldene Medaille — zuerkannt; dieselben wurden nur für ganz besonders hervorragende und vollendete Leistungen ertheilt. Eine gleiche Auszeichnung erhielten auf dieser Ausstellung Cyrus Field und die »Atlantic Telegraph Company«.

In Holland erfolgte die Annahme der neuen Erfindung 1868, in Bayern und Württemberg 1869, in der Schweiz und in Belgien 1870.

Nach Beendigung seiner Reisen kehrte er wieder nach England zurück; dort führte die »Submarine Telegraph Company« den Typen-Druckapparat 1872 ein.

Damals nahm diese Gesellschaft nur zwei Apparate in Betrieb, während sie jetzt zwanzig Apparate in beständigem Gebrauche hat. Von dieser Anzahl vermitteln den direkten Verkehr zwischen London—Paris neun, zwischen London—Berlin, London—Cöln, London—Antwerpen und London—Brüssel je einer. Alle Zeitungsnachrichten des Festlandes für die »Times« und den »Daily Telegraph« werden mittels des Typendruck-Apparates befördert; die Telegramme für diese Zeitungen werden gleich nach der Ankunft durch eine Maschine fertig zum Druck gesetzt.

Den Schlußstein der Erfolge des Erfinders bildet die auf dem internationalen Telegraphenkongreß vereinbarte Bestimmung, daß alle internationalen Telegramme nur mittels des Hughes- oder des Morse-Apparates befördert werden sollen.

Am spätesten hat Spanien die neue Erfindung angenommen (1875).

In jedem Staate, in welchem der Typendruck-Apparat zur Einführung gelangte, wurden die Vorzüge desselben gebührend anerkannt; Hughes hatte in Folge

Digitized by Google

dessen allenthalben die glänzendsten Erfolge geerntet und brachte nur angenehme Erinnerungen von seinen Reisen mit in seine Heimath zurück. Trotz aller Erfolge war er während der ganzen Jahre dennoch nicht müßig gewesen; er suchte seine Erfindung stets zu verbessern; dazu mußte er den vielen Beamten, welchen der Apparat anvertraut werden sollte, die Einrichtung desselben erklären, sowie diese Beamten in dem Gebrauche des Apparates unterrichten.

Selbstverständlich konnte Hughes, so lange die Vervollkommnung seiner Erfindung und die vielen Reisen ihn noch vorwiegend in Anspruch nahmen, nur wenig Zeit erübrigen, um anderweitige Arbeiten in Angriff zu nehmen; sobald indeß der Typendruck-Apparat seine Aufmerksamkeit nicht mehr so ausschließlich fesselte, wandte er dieselbe dem Fernsprecher zu. Die Untersuchungen Sir William Thomson's über die verschiedenen Umstände, welche auf die Verstärkung des Leitungswiderstandes in dem Stromkreise von Einfluß sind, veranlaßten Hughes, Versuche anzustellen, welche den Zweck hatten, den Widerstand in dem Stromkreise eines Fernsprechers vermittels Tonschwingungen (gleichzeitig wie diese erfolgen) in raschem Wechsel zu verstärken, um dadurch in denselben Zeiträumen die Stromstärke zu schwächen, und auf diese Weise die Schwingungen auf den Fernsprecher zu übertragen.

Das Ergebniß dieser Versuche war die Erfindung des Mikrophons, welches mit Hülfe einer galvanischen Batterie und eines Fernsprechers auch das leiseste Geräusch dem menschlichen Ohre vernehmbar macht.

Die Erfindung des Typendruck-Telegraphen war eine hervorragende Leistung in der Mechanik und steht im Telegraphenwesen unübertroffen da; der Name des Erfinders ist daher auch mit unauslöschlichen Lettern in der Geschichte der Telegraphie verzeichnet. Durch die Erfindung des Mikrophons hat sich Professor Hughes einen Ehrenplatz in der Reihe der Forscher errungen und seinem Rufe noch weitere Ausbreitung verschafft; zwei so bedeutende Werke geschaffen zu haben, könnte selbst den weitgehendsten wissenschaftlichen Ehrgeiz befriedigen.

Trotz dieser großartigen Erfolge und der vielen Ehrenbezeugungen, welche Professor Hughes wohl in größerem Maße zu Theil wurden, als je einem Erfinder zuvor, ist sein Auftreten dennoch höchst bescheiden und frei von Ueberhebung.

---

15. Die Brücken und ihre Bedeutung für den Verkehr.

Zugleich ein Beitrag zur geschichtlichen Entwickelung des Brückenbaus.

Mitgetheilt von Herrn Postdirektor C. Löper in Markirch.

(Schluß.)

II.

In früherer Zeit waren Brücken viel seltener anzutreffen als heute, noch gegen Ende des vorigen Jahrhunderts fehlten verschiedene über kleinere Flüsse und Bäche. Der Reichstagabschied vom Jahre 1670 hatte bereits auf Abstellung dieses Mangels gedrungen, blieb aber vorerst ohne Erfolg[1]). Oefters kam es auch vor, daß die

[1]) Marperger in seinem Werke über die Messen (1711) hebt noch hervor, wie es wünschenswerth wäre, daß »die in die Wege fliessende Bäche« mit Brücken überlegt würden.

Digitized by Google

vorhandenen Brücken schadhaft waren. Die Reisenden wurden aus Anlaß dessen bisweilen zu weiten Umwegen genöthigt. Dies galt nicht nur von Deutschland, sondern auch von anderen Ländern. Der italienische Schriftsteller Garzoni, welcher gegen Ende des sechszehnten Jahrhunderts lebte, zählt mit Recht zu den »allerhand Beschwerungen«, welche die Boten ehedem auszustehen hatten, auch die zerbrochenen Brücken. Noch im siebzehnten Jahrhundert giebt Martin Zeiller den damaligen Reisenden den folgenden Rath: »über die Brucken ist es sicherer zu gehen als reuten,« wohl, weil sie häufig nicht sonderlich fest waren. Damit stimmt im Wesentlichen ein spanisches Sprichwort überein, dessen Wortlaut ist: »Der hat den Tod vor Augen, der zu Pferd über eine Brücke reitet.« Besonders schlecht soll die Beschaffenheit der Brücken in Polen gewesen sein, zumal sie häufig aus faulem oder doch schlecht befestigtem Holzwerke bestanden, so daß sie bisweilen nicht ohne Lebensgefahr zu überschreiten waren. Daher sagt ein Sprichwort:

»Eine polnische Brücke, ein böhmischer Mönch, eine schwäbische Nonne,
Welsche Andacht und die deutschen Fasten gelten eine Bohne« [1]).

(Aehnlich in lateinischer Sprache: »Pons polonicus, monachus bohemicus . . . . . nihil valent omnia.« Anz. f. Kunde d. d. Vorzeit.)

Mit Rücksicht darauf, daß schlecht gebaute oder nicht gehörig unterhaltene Brücken besondere Gefahren für die Reisenden [2]) haben, betonen die Schriftsteller des siebzehnten und achtzehnten Jahrhunderts im Interesse des Handels und der Gewerbe mehrfach die Nothwendigkeit, die Wege zu bessern, die Straßen in den Städten zu pflastern und die Brücken »steif und wohl untergesetzt« herzurichten [3]).

In der Preußischen Postordnung vom Jahre 1712 ist den Postämtern die Beaufsichtigung der Brücken an den Poststraßen zur besonderen Pflicht gemacht. So heißt es im Kap. X §. 2: »Solchemnach sollen die Post-Aembter bey ihren unterhabenden Postilionen sich fleißig erkundigen, ob und an welchen Orten die Brücken, Dämme und Wege schadhaft sind, und einer Reparation bedürffen, auch diese sodann bey denenjenigen, welchen die Unterhaltung und Besserung der schadhaften Oerter oblieget, fleißig und bey Zeiten urgiren, falls aber ihre Instantzien fruchtloß wären, solches dem General-Post-Ambt berichten, damit selbiges auf nachdrücklichere Mittel zu Erhaltung dieses so nöthigen als heilsamen Zwecks bedacht seyn könne.«

Im siebzehnten Jahrhundert wurden aus Anlaß der Einrichtung der Fahrposten viele neue Brücken hergestellt [4]).

Da ein schnelles Fortbewegen schwerer Fuhrwerke oder einer größeren Anzahl Menschen ꝛc. für eine Brücke immerhin mit Gefahren verknüpft sein konnte, so bestimmten Polizeiverordnungen mehrfach, daß über dieselbe nur im Schritt zu fahren und zu reiten sei. In früherer Zeit sah man dies Verhalten für so selbstverständlich an, daß ein älteres Sprichwort besagt: »Wer über eine Brücke sprengt und auf dem Pflaster rennt, der bleibt ein Narr bis an sein End'.« Die Erfahrung hatte eben mehrfach gezeigt, daß man in dieser Hinsicht nicht vorsichtig genug sein konnte. In Heidelberg war im Jahre 1278 die Neckarbrücke eingestürzt, als sich eine Pro-

[1]) Körte, die Sprichwörter und sprichwörtlichen Redensarten der Deutschen.

[2]) In Persien, woselbst die Brücken sich öfters in schlechtestem Zustande befinden, heißt ein Sprichwort: »Die Brücken dienen als Zeichen, daß man nicht passiren soll.«

[3]) Dedell, von Unterhaltung gemeiner Wege und Straßen.

[4]) Baer, die Wasser- und Straßenbau-Verwaltung im Großherzogthum Baden.

Digitized by Google

zession darüber bewegte und viele Personen ertranken. Aehnliche Unfälle sind auch anderweit ziemlich häufig vorgekommen.

Im siebzehnten Jahrhundert war die Zahl der Brücken über die großen Flüsse, insbesondere in Deutschland, noch wenig zahlreich. Im Jahre 1739 und wahrscheinlich noch viel später, ja, wie es den Anschein gewinnt, bis zu den Fünfziger Jahren dieses Jahrhunderts, gab es am Rhein, nördlich von Basel, keine feste Brücke mehr. Köln hatte 1782 nur eine fliegende Fähre, desgleichen Coblenz 1787[1]), Mainz gegen die Mitte des siebzehnten Jahrhunderts nur zur Sommerzeit eine Schiffbrücke, im Winter dagegen eine Fähre[2]). Auf der Donau war am Anfange dieses Jahrhunderts zwischen Ulm und dem schwarzen Meere keine feste Brücke außer derjenigen in Regensburg. Noch am Anfange der vierziger Jahre besaß die Theiß nur auf je 20 Meilen etwa eine Schiffbrücke, aber keine einzige feste Brücke; sie konnte sich also rühmen, »einer der freiesten Flüsse in Europa zu sein«[3]). Daher kommt es auch, daß die älteren Itinerarien, Wegweiser und Reisehandbücher sorgfältig angeben, bei welchem Orte eine Brücke über den Strom führt. Bisweilen kamen ziemlich bedeutende Flüsse erst bei besonderer Gelegenheit, wie etwa gelegentlich der Reisen hoher Herrschaften, in den Besitz einer Brücke. So ist berichtet worden, daß der Rath in Frankfurt a. M., als 1725 die Erzherzogin Marie Elisabeth, Statthalterin der österreichischen Niederlande, durch diese Stadt kam, folgenden Beschluß faßte: »weilen Ihro Erzherzogliche Durchlaucht durch kein Wasser fahren, soll sogleich eine Brücke zu Rödelheim über die Nidda geschlagen werden.« Ein Seitenstück hierzu ist die Verbesserung und Verbreiterung der Straße von Meßkirch über Donaueschingen nach Kehl im Jahre 1769, gelegentlich der in Aussicht gestellten Reise der Prinzessin, späteren Dauphine und Königin Maria Antoinette. Diese Straße erhielt damals den Namen »Devotions- oder Dauphinestraße«[4]).

Nach Vorstehendem kann es nicht befremden, wenn solche Orte, welche sich im Besitze einer Brücke über einen größeren Fluß befanden, besondere Wichtigkeit erlangten und den Verkehr aus weiterer Ferne an sich zogen. So soll zum Aufblühen der Stadt Frankfurt a. M. im fünfzehnten Jahrhundert viel beigetragen haben, daß es eine Brücke über den Main besaß, während das volkreichere Mainz, dem eine solche über den Rhein fehlte, zurückging. Manche Orte scheinen überhaupt erst durch ihre Brücke Bedeutung bekommen zu haben; sie waren wirkliche Passage- oder **Brückenstädte**, wie der Volkswirthschaftslehrer Roscher sie mit Recht nennt[5]). Solche Städte befanden sich früher zahlreicher am oberen als am unteren Theile eines Stromlaufes, obschon hier eine Brücke noch mehr nützt als dort.

Dagegen hemmt eine Brücke bei flacher Anlage auch leicht die Schifffahrt auf dem Flusse, bei hoher Anlage sind aber die Kosten sehr bedeutende. Verhältnißmäßig viele Orte haben ihre Namen von Brücken erhalten, hier mögen nur folgende erwähnt sein: **Bruck**, **Brück**, **Brügge**, **Bingerbrück**, **Innsbruck**, **Osnabrück**, **Saarbrück** (zur Römerzeit schon pons Saravi), **Waarenbrück**, das eigentlich Wartenbrück heißen sollte, wegen einer Warte an der Brücke, **Zweibrücken**, **Botzen** (oder pons Drusi), **Bridgetown**, **Bridgewater**, **Cam-**

[1]) Baehr a. a. O.
[2]) Junker, Monconys Beschreibung der Reisen.
[3]) Stephan, das Verkehrsleben im Mittelalter.
[4]) Baehr a. a. O.
[5]) Roscher, Betrachtungen über die geographische Lage der großen Städte.

Digitized by Google

bridge, Ponte, Pontresina, Pont-à-Mousson (deutsch Moselbrück) u. a. In Frankreich allein giebt es mehrere hundert größere und kleinere Orte, deren Namen von pont (Brücke) abzuleiten ist. Auch der Ortsname Passau soll herkommen von »Paß« über den Fluß (Au), ebenso der Name Utrecht von Uttrajectum (Uebersatzort).

Gute, den Verkehr thunlichst erleichternde Brücken zwischen zwei an demselben Fluß gelegene, sich gegenüber liegende Orte tragen ungemein viel zu deren schließlicher Verschmelzung bei. Dies gilt beispielsweise von den Städten Ofen und Pesth, welche nach gerade zu einer Stadt zusamengewachsen sind.

Häufig geschah es, daß aus Anlaß des regen Verkehrs auf der, sich an einen Ort lehnenden größeren Brücke am anderen Endpunkte derselben eine neue Ansiedelung entstand. Hat doch heutzutage fast jede Stadt, welche an dem einen Ufer eines Flusses liegt, an dem andern einen Hülfsort sich zugesellt, der bisweilen, als ein neuer Theil der Stadt, mit dieser schließlich verschmilzt. Als solche Hülfsorte kann man ansehen Castell bei Mainz, Neustadt-Dresden u. s. w. Das Bedürfniß des Verkehrs begründet auch dasjenige der Vertheidigung und Befestigung solcher durch Brücken mit dem Hauptorte verbundenen Hülfsorte. Ehedem dienten die Thürme auf oder neben der Brücke dazu; solche Thürme befinden sich z. B. noch bei der Moldaubrücke in Prag und waren früher vorhanden bei der Moselbrücke in Coblenz. In späterer Zeit wurden die Thürme durch Brückenköpfe ersetzt. Befestigungswerke solcher Art waren besonders nothwendig, wenn der Fluß die Grenze zwischen zwei Ländern bildete, wie früher der Rhein zwischen Frankreich und Deutschland.

In der Geschichte des Elsaß spielte die Brücke über den Rhein bei Straßburg bz. Kehl schon seit langer Zeit eine wichtige Rolle. Im vierzehnten Jahrhundert, als nur eine Schiffbrücke vorhanden war, wurde dieselbe von den Straßburgern bei jeder Fehde mit anderen Orten jenseits des Rheins abgebrochen. Die später erbaute feste Brücke bildete längere Zeit hindurch den einzigen »Paß« zwischen dem Elsaß und den rechtsrheinischen Landen. Im Jahre 1672 wurde ein Theil dieser Brücke durch besondere, mit Holz, Pech und Harz angefüllte Brandschiffe von den französischen Truppen angezündet. Der Streit um den Besitz der Brücke und des Brückenkopfes währte lange Zeit hindurch. Kehl wurde aus Anlaß seiner wichtigen Lage im vorigen Jahrhundert mehr als sechsmal belagert, zusammengeschossen und wieder aufgebaut. Dieser Ort befand sich bald im Besitze der Franzosen, bald wieder der Deutschen.

Ein sehr wichtiger Punkt am Oberrhein war früher auch Alt-Breisach, das als der »Schlüssel des deutschen Reichs« bezeichnet wurde. Seit dem westfälischen Frieden gehörte es zu Frankreich. In einer auf dem Rheinthor französischer Seits angebrachten lateinischen Inschrift ist dasselbe die »Brücke und das Thor«[1]) Frankreichs benannt worden, was nun nicht mehr zutrifft.

Bekannt ist die große strategische Bedeutung der Brücken. In Kriegszeiten werden solche Bauwerke nach den sich geltend machenden Erfordernissen hergestellt oder auch bereits vorhandene abgerissen bz. gesprengt. Schon bei der Belagerung von Antwerpen im Jahre 1584 ließ der Prinz von Parma eine lange Brücke über die Schelde anfertigen. Dasselbe that Prinz Eugen im Jahre 1717 bei Semlin

[1]) »Nunc pons et janua sio.«

Digitized by Google

über die Donau. Ein Volkslied jener Zeit, das noch heute vielfach gesungen wird, preist bekanntlich diese That mit folgenden Worten:

»Er ließ schlagen einen Brucken,
Daß man kunt hinüberrucken
Mit der Armee wohl für die Stadt.«

In diesem Liede ist ferner gesagt, wie diese Brücke über die dort ziemlich breite Donau so fest war, daß mit »Stück« (Kanonen) und Wagen hinübergefahren werden konnte, was bei der Schnelligkeit des Erbauens damals immerhin ein Ereigniß von Bedeutung war.

Aus einem, gegen Mitte des vorigen Jahrhunderts erschienenen Reisehandbuche[1]) geht hervor, daß damals in Deutschland die vornehmsten Brücken waren: 1. die Dresdener über die Elbe, von der es heißt »ist die längste, hat 19 Schwibbogen und 800 Schritt«; 2. die Prager über die Moldau, »hat 16 Bogen und 660 Schritt, wird für die breiteste gehalten«; 3. die Regensburger über die Donau, »als die stärkste, hat 13 Bogen und ist 470 Schritte lang« und 4. die »Meißnische über die Elbe, ist die künstlichste«. Nach einer anderen Mittheilung war unter den Brücken Deutschlands früher die Dresdener Elbbrücke die längste, die Prager Moldaubrücke die heiligste (wegen der daranf befindlichen Standbilder mehrerer Heiligen), die Frankfurter Mainbrücke die rötheste (wegen des verwendeten rothen Sandsteins) und die Regensburger Donaubrücke die stärkste.

Die lange oder Kurfürstenbrücke in Berlin über die Spree wurde im Jahre 1690 vom Baumeister Nering aus Pirnaer Quadersteinen begonnen, aber erst 1695 unter Beihülfe des Ingenieurs Cayart vollendet. Dieselbe ist 160 Fuß lang und hat 5 Bogen. Auf derselben befindet sich das meisterhafte Reiterstandbild des großen Kurfürsten Friedrich Wilhelm. Dasselbe wurde nach Schlüters Modell im Jahre 1703 von Jakobi in Erz gegossen und am 12. Juli, dem Geburtstage des Königs Friedrich I., enthüllt. Dies sehr geschätzte Kunstwerk stellt den Kurfürsten als römischen Imperator dar; zu seinen Füßen befinden sich vier gefesselte Krieger, welche die von ihm bekämpften Feinde andeuten. Die lateinische Inschrift und die altgermanischen Reliefarbeiten verherrlichen die Tapferkeit, den Ruhm und die Humanität des Fürsten.

Schramm bringt in seinem Werke über Brücken etliche werthvolle Mittheilungen über dieses Bauwerk. Zur Ergänzung der Angaben in Nr. 17 des Post-Archivs für 1875 möge daraus Folgendes erwähnt sein:

»An sich selber ist dieser Brückenbau ein recht Majestätisches Werk, so mit der Triumphbrücke zu Rom nicht unbillig zu vergleichen, da dieselbe eben so viel als jene, nähmlich fünf Schwibbogen zehlet: Von aussen ist alles mit den schönsten Pirnischen Ovadersteinen überzogen, unten aber an denen Füssen derer Bogen präsentiren sich zwölf Figuren derer vornehmsten Römischen Götter, und des allgemeinen Wassergötzens Neptuni, so die Märkischen Wasser-Ströhme vorstellen..... Auf der Mitte der Brücke ist ein ziemlicher Platz herausgebauet, auf welchen Mittagwerts vorbenannte Statua, Sr. itztregierenden Königlichen Majestät in Preussen Herrn Großvaters, Churfürst Friedrici Wilhelmi des Grossen, glorwürdigsten Andenkens, von Metall zu Pferde, welche, nach dem Geständniß derer Künstler, vor eines derer besten Stücke, so man in diesem Seculo von einem Meister gesehen, ge-

[1]) Simrock, das malerische und romantische Rheinland.

Digitized by Google

halten wird. Es präsentiret diese Statue mit vieler Aehnlichkeit den Hochseligen Churfürst, Friedrich Wilhelm den Grossen, zu Pferde sitzend, in einem antiquen Römischen Habit, mit fliegendem Mantel, Romanischen Stiefeln und einem dergleichen Schwerdte umgürtet: In der rechten Hand halten Se. Churfürstliche Durchl. einen Commando-Stab, in der linken den Pferde-Zaum, und kehren das Gesichte gegen das Schloß. An dieser Statue ist alles nach dem Leben abgebildet, und blicket aus dem Gesichte ein martialischer Geist, heroische Großmüthigkeit und feste Resolution herfür, welche durch ein Commando ausgeführet werden soll. Das Pferd stellet vor einen muthigen Spanischen Hengst[1]), so voller Hitze und in starker Bewegung ist, wie solches durch die ausdämpfende und gleichsam schnaubende Nasen-Löcher, und aufgelauffene blutreiche Adern, sehr wohl und künstlich exprimiret worden. Das Piedestal ist von dem schönsten Alabaster vortrefflich ausgearbeitet, worein drey historische Bas reliefs, so über die massen zierlich gegossen, (und wovon nur die beyden auf denen Seiten fertig sind) gehören. Das zur Rechten zeiget eine Dame von heroischem Ansehen, auf einem Throne sitzend, und hat auf ihrem Schooße, nebst Zepter und Schlüssel, einen gekrönten Chur-Hut. Zu ihrer Linken ist die Religion nebst der Liebe zum Vaterlande, durch den Mutium Scaevolam vorgestellet, ingleichen die Tapferkeit in der Figur des siegenden Herculis, mit den güldenen Aepfeln, welchen die Liebe zur Tugend Kränze reichet. Zu oberst bringet die Fortuna ein Cornu Copiae mit Kleinodien hervor. Am Fusse des Thrones sind etliche Feldschlachten abgebildet, wobey verschiedene Armaturen sich befinden. Das Bas relief zur Linken, so gleich dem vorigen von Metall künstlich verfertiget, stellet eine gekrönte junge Dame vor, auf einem erhabenen Throne sitzend, und einen Palmzweig haltend (aus Trieb der Liebe zu ihren Eltern, so neben ihr stehen) wobey die erbauete lange Brücke von dem hierbey liegenden Spree-Flusse bewundert wird. In der Ferne siehet man das Königliche Schloß, wie es itzo erbauet, und ist hierüber die Unvergänglichkeit durch eine Schlange bemerket. An der fordern Seite des Piedestals präsentiret sich das itzige neue Königliche Wapen, mit den gewöhnlichen Schildhaltern, Crone und Decken, ingleichen dem Preußischen Ordenszeichen bezieret«, worunter eine Inschrift sich befindet. »Alles dieses ist in einer etwas rund erhabenen Tafel von Metall, mit zierlich Römischen Buchstaben vorgestellet. Zu unterst an dem Piedestal sind vier von Erz in Lebens-Grösse recht kunstreich gegossene und angefesselte Sclaven, welche theils eine Verwunderung, theils nachsinnendes trauriges Gemüthe, theils eine Verzweifelung und äussersten Schmerz vorstellen. Das Gewicht dieser Statue wird, ohne die Sclaven und andere Ornamenta, so aus einem Stück, ob wohl ganz hohl gegossen, auf 250 Centner geschätzet, und kan man leicht erachten, daß dieses ganze Werk etwas ungemeines und kostbares seyn müsse, gestalt solche Statue, nebst denen

---

[1]) Der Humorist Reuter läßt seinen Inspektor Bräsig aus Mecklenburg bei seiner Anwesenheit in Berlin diesen Hengst sehr bewundern; er sagt von ihm: »Das ist's, der thut's! Diese runden Knochen und das platte Kreuz, nichts von Spatt und Hasenhack! Der könnt' unser olles meckelburgsches Blut noch mal auffrischen, better als diese olle Zegen von engelsche Windscheider ꝛc.«

Schon Lessing meinte:

»Ihr bleibt vor Verwunderung steh'n,
Und zweifelt doch an meinem Leben?
Laßt meinen Reiter mir die Ferse geben:
So sollt ihr seh'n!«

Digitized by Google

Sclaven über 60 000 Thaler hoch zu stehen kommen, der vollkommenen Schönheit und Kunst-Arbeit derselben nicht zu gedenken.....«

Welches Aufsehen diese Brücke, insbesondere aus Anlaß ihres schönen Standbildes seiner Zeit machte, ist auch daraus zu erkennen, daß darüber allein 42 Gedichte erschienen, welche später gesammelt zu sein scheinen. Schramm bringt nur die folgenden Verse, welche einer Augsburger Zeitschrift[1]) entnommen sind:

»Eloquitur Magni Monumentum hoc gesta Parentis
Et pietatis opus, Rex Friderice, Tuae
Tempora vel lapsu quod si fortasse peribit
Non deerunt aliae, nec Tibi neve Patri.
Templa, Domus, Artis redivivae moenia capta
Servati cives. Cetera quid numerem?«

Schon beim Legen des Grundsteins zu dieser Brücke wurde, wie es damals häufig zu geschehen pflegte, eine besondere Gedächtnißmünze von dem Künstler R. Folz gefertigt. Auf der einen Seite derselben befindet sich das Brustbild des Kurfürsten Friedrich III., auf der anderen die Brücke nach ihrer Vollendung nebst dem Schlosse und einzelnen Häusern am Flusse. Eine ferner darauf befindliche Inschrift lautet: »Utilitati publicae« und »Pons ad Spream in urbis splendorem medio bello erectus 1692«. Eine zweite Denkmünze ward bei Errichtung des Standbildes von Chevalier in Utrecht geprägt.

Seit dem achtzehnten Jahrhundert nahm der Brückenbau fast in allen heutigen Kulturstaaten einen größeren Aufschwung. Dies gilt vor Allem von Frankreich, woselbst 1722 eine besondere Verwaltung für Brücken und Straßen (l'administration des ponts et chaussées) geschaffen wurde. Im Jahre 1750 ward außerdem noch eine besondere Schule für Brücken- und Straßenbau (école des ponts et chaussées) eingerichtet. Der Begründer derselben, Architekt der Akademie Perronet, war der berühmteste Brückenbauer seiner Zeit. Er ließ unter Anderem Muster und Zeichnungen der merkwürdigsten Brückenbauten[2]) anfertigen.

Die Zahl der im Laufe des vorigen Jahrhunderts in Frankreich erbauten großen Brücken soll sich auf 400 belaufen, für welche 60 Millionen — durchschnittlich also 150 000 — Franken verwendet wurden. Der damaligen Regierung sagte man sogar nach, daß die Ueppigkeit dieser Bauwerke der Steuerkraft der Bewohner wenig entsprach. Auch der Engländer Arthur Young, welcher vor und während der französischen Staatsumwälzung seine berühmte wirthschaftliche Reise durch ganz Frankreich unternahm, wunderte sich sehr über die »unglaubliche Anzahl prächtiger Brücken und die vielen herrlichen Chausseen«, er meinte aber, sie bekundeten nur die Ungereimtheit und den Druck der Regierung, denn Brücken, welche 70- bis 80 000 Pfd. St. kosteten, ständen ganz außer Verhältniß zu den sonstigen Einrichtungen, z. B. zu den schlechten Gasthäusern und zu dem sehr geringen Verkehr auf den Straßen. »Für die Einwohner allein kann man sie doch wohl nicht angelegt haben, denn ein Viertheil der Kosten hätte den Zweck eines wahren Nutzens erfüllt. Sie sind also Gegenstand öffentlicher Pracht und folglich nur für das Auge des Reisenden«[3]). Nach Ansicht desselben Schriftstellers war die Brücke zu

[1]) »Augsburger wöchentlicher Kern derer Curiositäten.«
[2]) Thiery, guide des amateurs et des étrangers voyageurs à Paris. Paris 1787.
[3]) Young, a. a. O.

Digitized by Google

Neuilly über die Seine damals die schönste von allen in Frankreich. Sie bestand aus fünf sehr großen flachen Bogen nach Florentiner Muster. Young behauptet, daß er nirgends etwas Prächtigeres gesehen hätte.

In Deutschland wurde gegen Ende des vorigen Jahrhunderts der Bau der Brücken, meist in Verbindung mit der Herstellung verbesserter Straßen und Chausseen, eifrig betrieben. In einigen Ländern entstanden bemerkenswerthe Bauwerke, ohne daß jedoch dabei ein größerer Luxus entfaltet wurde. So ließ beispielsweise der Kurfürst Carl Theodor von der Pfalz 1785 die noch jetzt vorhandene steinerne Brücke in Heidelberg über den Neckar erbauen. Dieselbe ward auf der Stadtseite mit einem Denkmal dieses Fürsten, am anderen Ufer mit dem Bildnisse der Pallas Athene geziert. Dieses Bauwerk fand wegen seines Geschmacks damals viel Bewunderung[1]).

In Preußen wußte Friedrich der Große die Bedeutung guter Brücken für den öffentlichen Verkehr wohl zu schätzen; er ließ größere Summen zur Herstellung solcher, insbesondere auch in Berlin, verwenden. Während seiner Regierung wurden daselbst die Friedrichs-, Königs-, Spandauer-, Spittel- und Jäger-Brücke hergestellt bz. umgebaut. Auf der letzteren befanden sich früher Kramläden in zwei Halbzirkeln mit einer davor befindlichen Säulenlaube jonischer Ordnung.

Die vielfache Benutzung der Brücken in Berlin brachte es mit sich, daß auf denselben besondere Gewerbszweige ihr Wesen trieben. So geht aus einer Kabinets-Ordre des Königs Friedrich Wilhelm III. vom 20. März 1798 hervor, daß auf ihnen eine »unglaubliche Menge kleiner Volks-Druckschriften über alle möglichen interessanten Vorfälle, Lieder, Gespräche, Satiren ꝛc.« feilgeboten wurden. Der Verkauf dieser Flugschriften, welche zum Theil die heutigen Zeitungen ersetzen mußten, wurde damals ausdrücklich als zulässig erklärt, weil sie »zu den hergebrachten Vergnügungen der unteren Volksklassen« gezählt werden konnten.

Die Erbauung der Schloßbrücke in Berlin fand im Jahre 1822 statt; sie wurde später durch 8 Marmorgruppen geziert, welche das Leben des Kriegers in antiker Weise idealistisch darstellen.

Mehr und mehr traten an Stelle der Brücken von Holz solche von Stein, zumal man nachgerade erkannte, daß die Herstellung letzterer schließlich auch wirthschaftlicher als die der hölzernen wäre. Nur in Rußland waren steinerne Brücken selbst über größere Ströme gegen Ende des vorigen Jahrhunderts nur ganz vereinzelt zu finden[2]).

Nach dem Urtheile der Schriftsteller des vorigen Jahrhunderts gehörten die großen steinernen Brücken damals zu den bedeutendsten Bauwerken; hin und wieder wurden sie als wahre Wunderwerke angestaunt und gepriesen[3]). Von einzelnen besonders kunstvollen Brückenbauten behauptete das Volk sogar, daß der böse Geist dabei mitgewirkt hätte. Dies gilt auch von der in wild-romantischer Gegend gelegenen Teufelsbrücke über die Reuß in der Schweiz. Schiller hat dieser Volks-

---

[1]) Der bekannte Dichter Hölderlin sagt von dieser Brücke unter Anderem:
»Wie der Vogel des Wald's über die Gipfel fliegt,
Schwingt sich über den Strom, wo er vorbei Dir glänzt,
Leicht und kräftig die Brücke,
Die von Wagen und Menschen tönt.«

[2]) Reichard, guide des voyageurs en Europe.

[3]) Weber, a. a. O.

Digitized by Google

meinung Ausdruck gegeben, wenn er in seinem interessanten Gedicht »Berglied« Folgendes darüber sagt:

»Es schwebt eine Brücke, hoch über den Rand
Der furchtbaren Tiefe gebogen,
Sie ward nicht erbauet von Menschenhand,
Es hätte sich's keiner verwogen,
Der Strom braust unter ihr spat und früh,
Speit ewig hinauf und zertrümmert sie nie.«

Neben dieser alten Brücke, im Mittelalter »schäumende Brücke« genannt, welche in den Revolutionskriegen mehrfach beschädigt wurde — die russischen Truppen mußten, um sie zu passiren, Balken mittels Offizierschärpen zusammenbinden — ist 1830 eine neue bequemere aus Granitquadern erbaut worden.

Im südlichen Frankreich hatte das Volk bezüglich der Mitwirkung fremder Kräfte beim Brückenbau eine der obigen ganz entgegengesetzte Meinung, wenigstens schrieb es den Bau des Pont Esprit der Einwirkung des heiligen Geistes zu[1]).

Auch sonst knüpfen sich an etliche Brücken interessante Sagen bz. geschichtliche Ereignisse. So wird berichtet, daß Publius Horatius Cocles, als Porsenna im Jahre 507 Rom angriff, zunächst mit 2 Gefährten, dann allein die Pfahlbrücke (pons sublicius) über die Tiber so lange vertheidigte, bis sie hinter ihm abgebrochen gewesen und er sich dann durch Schwimmen zu den Seinigen rettete. — Noch heutzutage wird in je 3 Jahren auf der Brücke zu Pisa über den Arno eine Feierlichkeit »Brücken-Fest« (del ponte) zur Erinnerung an die Chinzica Ghismondi veranstaltet, welche um das Jahr 1000 sich an die Spitze des Volks daselbst stellte, um die Saracenen zu bekämpfen, welche von Sardinien gekommen waren und in Abwesenheit der bewaffneten Bürger die Stadt überrumpeln wollten. Bei diesem Feste kämpfen die Einwohner der beiden, durch den Arno getrennten Stadttheile mit einander.

Erwähnung verdient noch die frühere Benutzung der Brücken zu geheimen Unterredungen großer Herren, wobei ersteren die Aufgabe zufiel, gewisse Punkte gewissermaßen von der Außenwelt zu isoliren. Dies gilt beispielsweise von der sogenannten Konferenz-Insel in der Nähe von Andaye in Biscaya. Der Fluß Bidassoa, in welcher diese Insel sich befindet, war ehedem nämlich mit einer bedeckten Gallerie überbrückt, in welcher Kaiser Carl V. und König Franz I. zusammenkamen. Im Jahre 1660 fand daselbst abermals eine Zusammenkunft zwischen den Herrschern Spaniens und Frankreichs statt, bei welcher der Markgraf Christian Ernst von Brandenburg zugegen war[2]).

Hier möge noch an die berühmte Zusammenkunft der Kaiser Napoleon I. und Alexander I. auf einer Floßbrücke im Niemen im Jahre 1807 erinnert werden.

Gegen Ende des vorigen Jahrhunderts gab es in Deutschland nur noch wenige Flüsse, welche die Bautechniker, wenigstens in ihrem oberen Laufe nicht zu überbrücken verstanden hatten. Schiller stellt der Geschicklichkeit der Brückenbauer seiner Zeit ein schönes Zeugniß aus, wenn er sagt:

»Leicht wie der Iris Sprung durch die Luft, wie der Pfeil von der Sehne
Hüpfet der Brücke Joch über den brausenden Strom«[3]).

[1]) Weber, a. a. O.
[2]) Birken, Brandenburgischer Ulysses.
[3]) Schiller, Spaziergang.

Digitized by Google

Nach dem, unter Friedrichs des Großen Anregung verfaßten allgemeinen Landrecht liegt in Preußen die Unterhaltung der Brücken über die öffentlichen Ströme Demjenigen ob, welcher daselbst die Nutzung des Stroms hat, wogegen Brücken über Privatflüsse, welche bloß oder doch hauptsächlich zum Uebergange der Reisenden bestimmt sind, von Denjenigen unterhalten werden müssen, welchen die Besserung des Weges obliegt. Jedoch ist der Inhaber einer Brücken-, Fähr- oder Wegegeldsgerechtigkeit schuldig, innerhalb des ihm angewiesenen Distrikts die Erhaltung in sicherem und tauglichem Stande zu übernehmen.

In den österreichischen Staaten lag ehedem meist den Mautheigenthümern ob, die Straßen nebst den dazu gehörigen Brücken, bei Verlust des Mauthrechts, in gutem Stande zu erhalten [1]).

In Großbritannien hat die Regierung beim ersten Erbauen der Landstraßen (highways) in einzelnen Gemeinden, wo dies unerläßlich war, die Hälfte der Kosten bei der Herstellung der Brücken getragen. Sonst gilt jedoch als Grundsatz, daß eine öffentliche Brücke als Theil der Landstraßen angesehen wird, für welche dieselben allgemeinen Bestimmungen wie für letztere Anwendung finden. Als eine öffentliche Brücke wird jede angesehen, deren Gebrauch unbedingt dem Publikum offen steht und diesem nützliche Dienste leistet, während eine bloße Zierde- oder Luxusbrücke ohne wirklichen Nutzen für das Publikum als solche nicht gilt [2]).

In Frankreich werden die Brücken als nothwendiges Zubehör der Straßen bz. Wege angesehen; bezüglich ihrer Unterhaltung finden lediglich die auf jene Verkehrswege bezüglichen Bestimmungen Anwendung.

Zur Zeit der Napoleonischen Kriege wurde auf Veranlassung des Kaisers Napoleon I. selbst und seiner Feldherrn, insbesondere aus militärischen Rücksichten, manche Brücke neu hergestellt. Am Krönungstage dieses Kaisers im Jahre 1804 ward der Grundstein zu einer neuen hölzernen, 1316 Fuß langen Brücke mit 30 Jochen und steinernen Widerlagern über den Rhein bei Straßburg gelegt, welche 1806 vollendet und Kaiser-Brücke genannt wurde. Als der zweite Einmarsch der Franzosen in Deutschland, nach der Rückkehr Napoleons von Elba sich vorbereitete, ließ Baden jedoch einen Theil dieser Brücke zerstören; der andere hielt darauf nicht lange mehr Stand.

Napoleon hatte ferner die Absicht, an der Stelle, wo angeblich der Kaiser Trajan über den Rhein bei Mainz eine Brücke gebaut haben soll und Carl der Große wirklich hatte herstellen lassen, eine solche in großem Maßstabe zu erbauen. Dieselbe sollte aus Granit bestehen, 16 Bogen haben, welche auf Pfeilern ruhten, die zugleich die Stelle von Eisbrechern zu vertreten hatten. Den Plan zu einer hölzernen Brücke verwarf er, »weil er keine solche aus Schwefelhölzern« wollte [3]). Das Modell zu dieser Brücke befindet sich im römisch-germanischen Museum in Mainz.

Auf Veranlassung des Marschalls Davoust wurde 1813 über die Elbe zwischen Hamburg und Harburg eine 1½ Meilen lange hölzerne Brücke geschlagen. Ihre Berühmtheit währte jedoch nicht lange; da sie nicht fest genug hergestellt war, so stand sie im Ganzen nur 83 Tage. Die Hamburger Einwohner, welche

---

[1]) d'Elvert, Geschichte der Verkehrs-Anstalten in Mähren und Oesterreichisch-Schlesien.

[2]) Kleinschrod, Großbritanniens Gesetzgebung über Handel und innere Kommunikationsmittel.

[3]) Simrock, a. a. O.

Digitized by Google

das Holz dazu zum größten Theile hatten liefern müssen, nannten sie die Teufelsbrücke[1]).

Feldmarschall Blücher beabsichtigte nach seinem Einzuge in Paris die an die Niederlage Preußens im Jahre 1806 erinnernde Jenabrücke daselbst allen Ernstes sprengen zu lassen. Erst der Vermittelung der Diplomaten gelang es, ihn davon abzuhalten.

Einige Zeit hindurch gelangten die Hängebrücken (Draht- und Kettenbrücken) zu besonderem Ruf. Den Gedanken zu dieser Art Brücken sollen die Baumeister den oben erwähnten Seilbrücken entnommen haben. Während letztere jedoch nur aus zwei oder mehreren Seilen ꝛc. bestehen und mit Flechtwerk oder Brettern bedeckt sind, welche als Brückenbahn dienen, ist bei den eigentlichen Hängebrücken die Fahrbahn nicht unmittelbar auf die Seile oder Ketten gelagert, sondern mittels besonderer Hängestangen an denselben aufgehangen. Das erste Bauwerk dieser Art war die 1741 über den Tees in England angelegte Winchbrücke. In Frankreich wurde die erste Hängebrücke 1825 über den Rhone zwischen Jain und Tournon erbaut, 1833 gab es deren bereits 80. Diese Brücken, bei welchen eine große Kühnheit entfaltet wurde, haben vor den Bogenbrücken bekanntlich den Vortheil, daß sie der Schifffahrt auf dem Flusse nicht hinderlich sind und sich auch an solchen Stellen herrichten lassen, wo der Bau von Pfeilern in der Mitte nicht angänglich ist. Die Spannung ist theilweise sehr bedeutend; dieselbe beträgt bei derjenigen zwischen Ofen und Pesth über die Donau 645 Fuß, bei der Drahtbrücke bei Wheeling über den Ohio sogar 980 Fuß. Ihr Nachtheil besteht jedoch darin, daß sie unter der Last schwanken. Eine solche Brücke bei Angers riß 1850 unter dem gleichmäßigen Tritt der darauf marschirenden Truppenabtheilung und 223 Soldaten ertranken[2]). In Genf riß eine andere Brücke unter dem Gewicht bei der Probebelastung. In neuerer Zeit werden derartige Brücken seltener hergestellt.

Von größerer kulturgeschichtlicher Bedeutung ist die bereits erwähnte im Jahre 1848 vollendete, 1200 Fuß lange Donaubrücke zwischen Ofen und Pesth, für deren Herstellung sich damals die Bewohner zweier Provinzen interessirten. An ihrer Stelle befand sich früher eine im Jahre 1767 von Kaiser Joseph II. erbaute Schiffbrücke, während vorher nur eine fliegende Brücke bestanden hatte. Der Bau dieser Kettenbrücke, welche nahezu 4½ Millionen Gulden kostete, wurde dem reichen Unternehmer Siena in Wien übertragen, dem man dafür den Brückenzoll für 85 Jahre verpfändete. Da aber der sehr zahlreiche ungarische Adel das Recht der Befreiung vom Brückenzoll besaß, so verstand sich Siena nur zur Uebernahme des Baues, als ihm der Brückenzoll von Jedermann zugestanden ward. Mit dem am 1. Mai 1840 gelegten Grundstein zu dieser Brücke ist daher zugleich der Grundstein bürgerlicher Gleichheit in Ungarn gelegt worden. Obschon der Brückenzoll nur einen Kreuzer für jede Person beträgt, belief sich die Einnahme daraus im Durchschnitt täglich auf 777 Gulden. Bemerkenswerth ist es, daß die früheren Brückenwärter trotz des lebhaften Verkehrs auf der Brücke eine so außerordentliche Menschenkenntniß besaßen, daß sie von den Edelleuten selten eine Zurechtweisung wegen Abforderns des Zolles erhielten.[3])

Die häufig eine weite Aussicht auf den Fluß, seine Ufer und die sie kreuzenden

[1]) Weber, a. a. O.
[2]) Du Camp, a. a. O.
[3]) Wochenblatt über das Transportwesen. 1847.

Digitized by Google

Straßen gestattenden Brücken gewähren zugleich ein fesselndes Bild der Natur und des menschlichen Lebens und Treibens. Philosophen und Dichter weilen gern auf diesen Bauwerken und haben tiefsinnige Betrachtungen angestellt. Aus einem werthvollen Gedicht »The bridge« des amerikanischen Dichters Longfellow mögen hier nur die nachfolgenden Verse hervorgehoben sein:

»How often, O, how often,
In the days that had gone by,
I had stood on that bridge at midnight
And gazed on that wave and sky!....

And I think how many thousands
Of care-encumbered men,
Each bearing his burden of sorrow,
Have crossed the bridge since then.

I see the long procession
Still passing to and fro,
The young heart hot and restless,
And the old subdued and slow!....

Seit der Herstellung der Eisenbahnen hat der Brückenbau eine großartige Entwickelung genommen. Es kam jetzt nicht nur darauf an, Ströme — sogar einzelne Meerengen — auch an solchen Stellen zu überbrücken, woselbst die Herstellung einer Verbindung zwischen den beiden Ufern wegen heftiger Wasserfluth und zeitweise hohen Standes des Wassers, starken Eisgangs bisher als unmöglich[1]) gegolten hatte, sondern auch Werke auszuführen, welche im Stande waren, tausende von Centnern[2]) zu tragen, ohne die Sicherheit zu gefährden. Dazu kam noch, daß die, insbesondere in der Nähe der Mündung eines größeren schiffbaren Flusses herzustellenden Brücken so angelegt werden mußten, daß sie die Schifffahrt auf demselben nicht hinderten.

Eisenbahnbrücken werden sowohl aus Holz, Stein, wie auch aus Eisen hergestellt.

Zum Aufschwunge, welchen der Brückenbau genommen hat, trug wesentlich mit bei, daß mehr und mehr dazu übergegangen wurde, zur Brückenbahn und später auch zu den Pfeilern und zum Fundament Eisen zu verwenden. Anfänglich wurde ausschließlich Gußeisen benutzt, später das ungleich größeren Widerstand leistende Schmiedeeisen. Die erste eiserne Brücke war die 1773—79 erbaute über

---

[1]) Interessant ist es, daß sich an die unzugänglichsten Punkte der Erde öfters Sagen von Wunder- und Feenbrücken knüpfen, welche erstere bisweilen von Dichtern poetisch gestaltet sind. So sollen beispielsweise die beiden hohen Basaltkegel Landskrone und Neuenahr am Rhein, der Sage nach, durch eine Brücke verbunden gewesen sein, als die auf den beiden Burgen ansässigen Familien durch verwandtschaftliche Bande mit einander in Verbindung traten. Simrock sagt in einem werthvollen Gedicht: »Die Wunderbrücke« darüber unter Anderem:

»Viel schöne Brücken schlagen sah ich im deutschen Land,
Doch keinen Bogen ragen, der sich so weithin spannt.
Weil's ewig unterbliebe, so ist wohl klar zu schau'n,
Daß Freundschaft und Liebe die schönsten Brücken bau'n.«

Das Wort »Brücke« wird auch vielfach figürlich gebraucht, so z. B.: Dem Feinde goldene Brücken schlagen u. s. w.

[2]) An die Tragfähigkeit der Brücken in früherer Zeit wurden keine große Anforderungen gemacht, dies gilt auch von denjenigen zur Zeit der Römer, denn die Lastwagen waren meist nur für 10 Centner eingerichtet. Selbst zur Beförderung der Römischen Staatspost, welche nur Hauptstraßen benutzte, durften die verschiedenen 2- bis 4rädrigen Fuhrwerke nur 2, 6, 10 bis 15 Centner laden. Bär, die Wasser- und Straßenbau-Verwaltung im Großherzogthum Baden.

Digitized by Google

die Savern bei Coalbrookdale, welcher bald darauf diejenige von Sunderland folgte; 1814—19 ward die Southwark-Brücke in London vom Baumeister Rennie erbaut.

In späterer Zeit wurde das Eisen auch bei den Straßenbrücken verwendet. Beispielsweise ist die erste eiserne Straßenbrücke in Baden 1851 erbaut worden. Die Herstellung der Brücken aus Eisen wurde demnächst vorzugsweise dort gewählt, wo die Ausführung solcher aus Steingewölbe wegen der Höhenlage nicht angänglich erschien. Später wurde öfters auch der Oberbau der Holzbrücken in solchen von Eisen umgewandelt [1]).

Ein anderes, für den Brückenbau sehr werthvolles Material war der zur »Gründung« der Pfeiler verwendete hydraulische Kalk, der sich im Wasser verhärtet und dessen billige Herstellung unter Anderen auch der Ober-Ingenieur und Direktor der Verwaltung der Brücken und Chausseen, Vicat in Paris, lehrte. Der Abgeordnete Arago berechnete, daß Vicat durch Anwendung dieses Stoffs bei den in der Zeit von 1820—43 ausgeführten Wasserbauten dem französischen Staate eine Summe von 182 Millionen Franken erspart hätte [2]).

Bei der Herstellungsweise der eisernen Brücken sind vornehmlich drei Hauptformen zu unterscheiden, nämlich: Bogenbrücken, Balkenbrücken und Hängebrücken.

Die Erfahrung, daß ein über zwei feste Punkte gelegter hohler, beschwerter Balken fast dieselbe Tragfähigkeit besitze wie ein nicht ausgehöhlter, führte zum System der Röhrenbrücke, einer besonderen Art der Balkenbrücken. Man kann dieselbe als das Ideal einer Brücke mit großer Spannweite ansehen. Das erste Bauwerk dieser Art war die von den Ingenieuren Robert Stephenson und Fairbairne in den Jahren 1846—53 erbaute Britannia-Brücke über die Menaistraße. Dieselbe ist 1833 Fuß lang und ruht, außer den beiden Widerlagern, auf drei Pfeilern. Jede der beiden mittleren Spannungen beträgt 470 Fuß. Die Kosten derselben betrugen 11 910 000 ℳ. Noch größer ist die Victoriabrücke über den Lorenzostrom in Kanada, 3290 Meter lang. Dieselbe ruht auf 24 Pfeilern und wurde von etwa 3000 Arbeitern in 5 Jahren erbaut. Der Kostenaufwand betrug 17 820 000 ℳ.

Die Gitterbrücke wurde gleichsam das genialere Kind der genialen Röhrenbrücke. Dies System ist bei der Weichselbrücke bei Dirschau angewendet worden, die zu den bedeutendsten Brückenbauten der Erde gehört. Für die östlichen Provinzen Preußens war die Herstellung dieser und der benachbarten Marienburger Nogatbrücke von großer Bedeutung, zumal früher, zur Zeit des Eisgangs auf beiden Stromarmen, der sich in einem Winter bisweilen mehrere Male wiederholte, der Verkehr öfters ganze Tage hindurch völlig unterbrochen war. Der Bau der Dirschauer Brücke wurde 1850 begonnen und währte 7 Jahre. 1851 fand die feierliche Grundsteinlegung durch König Friedrich Wilhelm IV. statt. Die Länge der ganzen Brücke beträgt 2668 Fuß, also etwa 1 Kilometer. In dieser Ausdehnung nehmen die beiden Land- und Uferpfeiler, welche mit kasemattirten Gewölben und Schießscharten versehen sind, je 98½ Fuß ein; zwischen denselben befinden sich fünf Strompfeiler, von welchen zwei im eigentlichen Strombett stehen. Sie haben etwa

[1]) Baehr, a. a. O.
[2]) Bericht an die Deputirten-Kammer. Journal des débats 1844.

Digitized by Google

die Form von Schiffen, sind 81 Fuß lang und 31 Fuß breit. Jeder der sieben Pfeiler hat zwei Thürme, deren Zinnenbedachung und Mauerkronen aus Granit bestehen[1]). An den Brückeneingängen befinden sich Reliefs aus gebranntem Thon mit theils geschichtlichen, theils allegorischen Darstellungen. Die Brücke besteht nur aus Stein, Mauerwerk und gewalztem Schmiedeeisen; unter Anderem wurden verwendet: 7800 Schachtruthen Steine, 14 951 669 Ziegel-Mauersteine, 14 Millionen Pfund Schmiedeeisen, darunter $1\frac{1}{2}$ Millionen Nieten. Die Kosten der Brücke betrugen gegen 12 000 000 *M.* Leiter des ganzen Baues war der Geheime Ober-Baurath Lentze, von dem auch der Plan herrührt. Der schweizerische Ingenieur Schinz hat sehr große Verdienste um den Oberbau; er hat die Berechnungen, welche demselben zu Grunde liegen, aufgestellt[2]). Wer diese Brücke zum ersten Mal sieht, erhält den Eindruck des Wunderbaren, mindestens sind seine Augen gefesselt durch das Massenhafte des Bauwerks und dessen beträchtliche Ausdehnung.

Die Nogatbrücke bei Marienburg, 890¾ Fuß lang, überrascht durch geniale Anordnung, große Mannichfaltigkeit der einzelnen Theile und durch Reichthum der Bauausführung. Sie ist im Wesentlichen nach demselben System wie die Dirschauer Brücke erbaut worden. Dasselbe gilt von den Rheinbrücken bei Cöln, Mainz und Straßburg. Die zuletzt erwähnte Brücke wurde auf gemeinschaftliche Kosten Frankreichs und Badens nach dem Plane des badischen Ober-Baurath Keller hergestellt. Sie besitzt an beiden Enden Einrichtungen zum Drehen, damit bemastete Schiffe vorbeiziehen können. Die Kosten dieses Bauwerks betrugen 5 742 285 *M.* Diese Brücke vermittelt außerdem den Personenverkehr in der Zeit, wenn die in der Nähe vorhandene Schiffbrücke wegen Eisgangs abgeführt ist. Wie beträchtlich dieser Verkehr ist, zeigen folgende Zahlen: 1866—69 passirten die Schiffbrücke jährlich 225 000, 1874 bereits 230 000 Personen[3]).

Die erste Schiff-Brücke, welche zur Vermittelung des Eisenbahnverkehrs über einen großen schiffbaren Fluß benutzt wurde, ist die 1865 dem Verkehr übergebene Eisenbahn-Schiffbrücke bei Mayau über den Rhein.

Zu den großartigsten Brücken-Bauwerken gehören folgende: die Brücke über den Niagara-Strom in Amerika, ist 230 Meter lang und befindet sich ganz in der Nähe des Niagara-Falles, ein Wunderwerk der Kunst, benachbart demjenigen der Natur: die Eastern-Riverbrücke zwischen New-York und Brooklyn und die Kentucky-Brücke. Diese drei bedeutenden Bauwerke wurden von einem deutschen Baumeister Namens Röbling erbaut, der es verstand, die Vortheile der Ketten- mit denen der Gitter-Brücke zu vereinigen[4]). Bemerkenswerthe Brücken sind ferner diejenigen über den Mississippi bei St. Louis, deren Bogen aus hohlen eisernen Keilen zusammengesetzt sind; ihre Herstellungskosten betrugen gegen $4\frac{1}{2}$ Millionen Dollars; diejenige über den Missouri zwischen Council Bluffs und Omaha, aus eilf Brückenpfeilern mit je einer Spannweite von 250 Fuß bestehend, deren Herstellungskosten auf etwa 2 Millionen Dollars veranschlagt wurden. Unter den beim Bau beschäftigten Ingenieuren nahm ein Deutscher Namens Reuscher eine hervorragende Stellung ein[5]).

---

[1]) Valleske, das Weichsel-Delta.
[2]) Von Dirschau nach Marienburg. Beschreibung der Weichsel- und Nogatbrücke.
[3]) Baehr, a. a. O.
[4]) Friedrich, a. a. O.
[5]) Schlagintweit, die Pacific-Eisenbahn.

Digitized by Google

Die längsten eisernen Brücken sind: diejenige bei Parkersbury (Amerika), 2147 m lang, die St. Charles-Brücke über den Missouri, 1993 m lang, die Brücke über den Ohio bei Louisville u. s. w.[1]).

Ein gigantisches Bauwerk ist die vor einiger Zeit vollendete Brücke an der Mündung des Tay in den Grafschaften Forfar und Fife in Schottland. Sie ist 3200 m lang und besteht aus 24 Bogen. Die größten bemasteten Schiffe können darunter vorbeifahren.

Aus neuester Zeit ist noch zu erwähnen die Brücke über die Weichsel bei Thorn. Dieselbe ist fast dreimal so breit, als diejenige bei Dirschau und hat zwei Geleise. Beim Eisenwerk ist das System der gebrochenen Parabeln in Anwendung gebracht, das sich durch besondere Festigkeit auszeichnen soll. Bemerkenswerth ist noch, daß diese Brücke nicht wagerecht ist, sondern in einer Steigung gebaut ist und auch nicht in gerader Richtung, sondern in einer Biegung von einem Ufer zum anderen geht[2]).

Erwähnenswerth ist noch die 1841—46 erbaute, 0,528 Meilen lange, auf 216 steinernen Pfeilern ruhende Lagunen-Brücke bei Venedig.

Wie aus vorstehenden Angaben ersichtlich ist, haben die großen Kulturstaaten in den letzten Jahrzehnten einen wahrhaften Wetteifer bei der Erbauung großartiger Brücken entwickelt. Aber auch die kleine Schweiz ist in dieser Hinsicht nicht zurückgeblieben. Hier möge nur an die Brücken bei Genf und an die prachtvolle Kettenbrücke bei Freiburg erinnert sein.

Von größerem Interesse ist eine vor Kurzem veröffentlichte statistische Uebersicht über die Brücken Frankreichs. Danach sind in diesem Lande 1982 wichtigere Brücken vorhanden; davon wurden erbaut: 861 vor Anbruch dieses Jahrhunderts, 64 während des ersten Kaiserreichs, 180 während der Restauration, 580 während der Regierungszeit Ludwig Philipps und 297 seit 1848. Von diesen Brücken bestehen 11 allein aus Eisen, 19 aus Eisen, Holz und Mauerwerk, 854 aus Stein, 67 aus Mauerwerk und Holz und die übrigen aus Holz. Nachstehend sind die 11 größten Brücken Frankreichs nebst ihren Längen und dem Kostenaufwande aufgeführt worden:

	Länge in Metern.	Kostenpreis in Franken.
Die Brücke in Bordeaux	501	8 650 000
» » über die Dordogne zu Cubzac	545	2 200 000
» Heiligegeist-Brücke	738	4 500 000
» Brücke zu Toulouse über die Garonne	?	2 700 000
» » » Libourne » » Dordogne	?	4 236 000
» » » Tours » » Loire	434	4 224 639
» » » Lyon » » Guillotière	262	2 500 000
» » » Brest	?	2 800 000
» neue Brücke (pont neuf) in Paris über die Seine	231	4 000 000
» Jena-Brücke in Paris	?	6 135 105
» Brücke zu Roanne	232	6 488 561

[1]) Weber, Schule des Eisenbahnwesens.
[2]) Perrot, deutsche Monatsschrift für Handel, Schifffahrt und Verkehrswesen.

Digitized by Google

Die Gesammtlänge aller französischen Brücken wird auf 106 km geschätzt; die Herstellungskosten belaufen sich auf 285 507 761 Franken[1]). Nach einer anderen Mittheilung beträgt die Gesammtlänge der größeren Brücken und Wegeüberführungen im Eisenbahnnetz, deren Zahl 113 beträgt, allein 112 km; außerdem giebt es noch 29 351 kleinere Brücken und Wegeüberführungen unter 20 m Oeffnung, die eine Gesammtlänge von 64 km darstellen[2]).

Ueber die Brücken in Deutschland steht mir eine ähnliche statistische Uebersicht nicht zur Verfügung. Bekannt ist nur, daß die Zahl der in den letzten 3 Jahrzehnten hergestellten Bauwerke dieser Art eine sehr beträchtliche ist. Fast jede an einem Flusse liegende Stadt besitzt heutzutage eine Brücke darüber und, wenn derselbe den Ort selbst durchfließt, bisweilen 2 und mehrere. So hat Dresden unter anderen Städten bereits 3 Straßenbrücken über die Elbe. Bisweilen besitzt heutzutage eine Stadt nahezu so viele Brücken, als Straßenzüge auf den Fluß münden.

Unter den vielen Brücken in Preußen gab es im Jahre 1870 allein 597 fiskalische Brücken und Fähren, welche 391 824 *M.* Brückeneinnahme gewährten und 18 384 *M.* Verwaltungskosten erforderten. Von diesen Brücken befanden sich in der Provinz Preußen 69, Brandenburg 40 (Berlin 8), Pommern 13, Posen 7, Schlesien 13, Sachsen 42, Schleswig-Holstein 32, Hannover 76, Westfalen 14, Hessen-Nassau 53, Rheinprovinz 222[3]).

In Berlin giebt es gegenwärtig allein 90 Straßenbrücken über die Spree, die Kanäle und die Panke. Die Hauptstadt des Deutschen Reichs kann demnach nach Venedig als die brückenreichste Stadt angesehen werden. In den letzten Jahren sind mehrere größere Brückenbauten ausgeführt worden. Der größte Verkehr bewegt sich über die Belle-Alliancebrücke. Außer den obigen Brücken giebt es noch 6 für Fußgänger angelegte Stege.

Welchen bedeutenden Einfluß die Herstellung der Eisenbahnen auf die fortschreitende Entwickelung des Verkehrs, sowie auf die Erbauung von Brücken ausgeübt hat, erkennt man bereits aus folgenden Angaben über die Rheinbrücken vor 30 Jahren und in der Gegenwart. Im Jahre 1847 waren nur folgende Brücken über diesen Strom vorhanden: hölzerne Brücke zu Ilanz 80 rheinische Fuß lang, steinerne in der Vialma: oberste 45, zweite 50, dritte 36; hölzerne: bei Fürstenau 120, bei Rothenbrunn 130; hölzerne bei Reichenau: obere 200, untere 230, untere hölzerne Zollbrücke 220; hölzerne: zu Constanz 260, zu Stein 280, zu Diesenhofen 320, zu Schaffhausen 350, zu Rheinau 360, zu Eglisau 400, zu Kaiserstuhl 360; hölzerne und steinerne zu Lauffenburg 350; hölzerne: zu Säckingen 580, zu Rheinfelden 420, hölzerne und steinerne zu Basel 630; Schiffbrücke zu Kehl-Straßburg 860; Schiffbrücken: bei Knielingen 960, bei Germersheim 1080, bei Mannheim 990, bei Mainz 1666, bei Coblenz 1075, Cöln 1280, bei Düsseldorf 1200, bei Wesel 1580, bei Arnheim 1100, bei Nymwegen 890[4]). In den Jahren 1859—72 sind allein folgende Eisenbahnbrücken über den Rhein erbaut und dem Verkehr übergeben worden: bei Constanz 1863, Waldshut 1860, Straßburg, Mannheim, Mainz 1860, Coblenz 1862, Cöln 1859, Hamm 1862, Kuilenburg 1862, Rommel 1865, Düsseldorf 1868. Zwei andere feste Brücken

[1]) Journal des débats. 1877.
[2]) Lucas, étude historique et stat. sur les voies de communication de la France.
[3]) Perrot, a. o. O.
[4]) Wochenblatt für das Transportwesen für 1847.

Digitized by Google

waren 1872 im Bau begriffen und sechs projektirt, nämlich bei Breisach, Worms, Mainz, Cöln (zwei neue) und Ruhrort. Es sind später (1877) noch hinzugetreten drei Brücken, bei Germersheim, Duisburg und Forchheim. Die älteste und zugleich theuerste Brücke ist die von Cöln. Dieselbe hat mit Anlage der Rampen mehr als 6 Mill. *M.* gekostet. Die Kosten der Coblenzer Brücke erreichten nahezu 3 Mill. *M.* Das gesammte Baukapital der acht ältesten Rheinbrücken in Preußen wird auf 36 Mill. *M.* veranschlagt. Die den rheinischen Segel- und Dampfschiffen für die Einrichtung zum Niederlegen und Wiederaufrichten der Masten und Schornsteine auf Grund des Art. 67 der Rheinschifffahrtsakte gezahlten Entschädigungen betrugen allein gegen 1 500 000 *M.* Preußen zahlte bei Anlage der Cölner Brücke 1 111 462 *M.*, bei derjenigen zu Coblenz 117 810 *M.*[1]).

Zwischen Baden und dem Elsaß sind seit 1874 außer der im Kriege zerstörten Schiffbrücke bei Hüningen allein drei neue Eisenbahnbrücken bei Breisach, Mülhausen und Hüningen und dazu noch acht Schiffbrücken hergestellt worden, welche viel zur Verschmelzung dieser beiden Nachbarländer beitragen werden. Von der beträchtlichen Hebung des Verkehrs legen folgende Zahlen Zeugniß ab: Die Brücke bei Hüningen wurde 1867 von 64 993 Personen benutzt. Im Jahre 1874 passirten dieselbe bereits 352 930 Personen und 39 231 Fahrzeuge[2]).

Nachdem man eingesehen hat, daß die Eisenbahnen nebst den dazu gehörigen Brücken eines Staates ein sehr wesentlicher Faktor seiner Wehrkraft sind und in Kriegszeiten eine erhöhte Bedeutung erlangen, ist man in maßgebenden Kreisen dazu übergegangen, besondere Truppengattungen zu schaffen, welche die Erbauung der Eisenbahnen und Brücken und unter Umständen auch deren Zerstörung bewirken. In Preußen giebt es gegenwärtig ein ganzes Eisenbahn-Regiment. Dasselbe wurde vor einiger Zeit mit einer eisernen Brücke ausgerüstet, welche in 8 Theile zu je 5 m zerlegt werden kann. Mit dieser Brücke, deren Gesammtlänge 40 m beträgt, kann in außerordentlich kurzer Zeit ein sehr fester Uebergang über einen Fluß hergestellt werden[3]).

Im letzten russisch-türkischen Kriege ist die große Bedeutung fester Brücken über die Donau für die Herbeischaffung des gesammten Kriegsmaterials sehr zu Tage getreten. Die zeitweise eingerichteten Dampffähren vermochten den Mangel guter Brücken nicht zu ersetzen.

Wie aus der vorstehenden Darstellung erhellt, sind in den letzten Jahrzehnten, insbesondere seit Entstehung der Eisenbahnen, wahrhaft monumentale Brückenbauten entstanden. Ebenso hat sich die Zahl dieser für Handel und Verkehr so überaus wichtigen Bauwerke außerordentlich vermehrt, und man könnte mit einigem Recht unser Jahrhundert nicht nur dasjenige der Eisenbahnen und Telegraphen, sondern auch der großartigen Brücken nennen. Jedenfalls aber ist die Zahl sowie die Beschaffenheit dieser Bauwerke eines Landes ein sehr wichtiger Maßstab für seine Kultur überhaupt und den Verkehr im Be-

[1]) Perrot, a. o. O.

[2]) Baer, a. o. O.

[3]) Auf der Pariser Ausstellung von 1878 hatte ein Fabrikant Masbon in Paris einen zusammenlegbaren Steg ausgestellt, der insbesondere von Truppen benutzt werden kann. Dieser Steg, aus einem eisernen Rahmen, etwa in Form einer Leiter, bestehend, auf dem Holztafeln angebracht sind, ist etwa 30 cm breit und hat Füße von etwa 2 m Länge; er läßt sich in kürzester Frist über einen Fluß von nicht zu großer Tiefe überlegen und später wieder zusammenlegen.

Digitized by Google

sonderen. Andererseits ist aber auch der Verkehr der unmittelbare Ausdruck für die Nothwendigkeit einer Brücke an diesem oder jenem Orte.

Während früher zur Erbauung einer größeren Eisenbahnbrücke eine Zeit von mehreren Jahren gebraucht wurde, versteht man es heutzutage unter Umständen, eine außerordentliche Schnelligkeit dabei zu erzielen. So ward eine eiserne Brücke von 2000 Fuß Länge über den Ebro in 8 Monaten hergestellt. Die größte Schnelligkeit des Baues scheint jedoch in folgendem Fall erzielt zu sein: In Portugal war nämlich im Jahre 1862 eine große massive Eisenbahnbrücke eingestürzt und in Folge dessen wurde am 12. Juli auf dem Caumlin-Eisenwerk in England die schleunigste Anfertigung einer eisernen Brücke in Bestellung gegeben. Dieses Bauwerk wurde im Verlauf von 18 Tagen vollständig gezeichnet und dessen sämmtliche Eisentheile, im Ganzen 6000 Centner an Gewicht, angefertigt, so daß sie schon am 1. August abgesandt werden konnten. Die Brücke bestand aus 2500 Blechtafeln, Flacheisen und Winkeleisen, die erst in Staffordshire gewalzt werden mußten, ferner aus 530 Gußstücken, 30000 Nieten und 8500 Schraubenbolzen. Außerdem mußten erst 67000 Nietlöcher durchschlagen werden. Vor der Absendung wurden alle Eisentheile genau zusammengepaßt, gestrichen, mit Nummern bezeichnet und eingepackt. Alle diese Arbeiten waren innerhalb der erwähnten kurzen Zeitfrist ausgeführt[1])!

Wie oben bereits angedeutet ist, scheint sich bezüglich der Verwendung des Materials zu größeren Brücken neuerdings eine sehr bemerkenswerthe Aenderung vollziehen zu wollen. Man ist nämlich in Holland dazu übergegangen, anstatt des Schmiedeeisens den eine große Widerstandskraft besitzenden Stahl, der jetzt in größeren Mengen hergestellt wird, bei Brückenbauten zu verwenden. Jetzt werden auch in England, woselbst man früher einiges Mißtrauen gegen den Stahl gefaßt hatte, nach erfolgter Einwirkung etlicher einflußreicherer Personen, größere Versuche damit angestellt. Bei Verwendung des Stahls an Stelle des Schmiedeeisens sollen sich die Kosten etwa um die Hälfte billiger stellen, als bisher. Dieser Umstand wird dem Brückenbau, zur Förderung des Handels und Verkehrs, und somit auch dem Volkswohlstand voraussichtlich wesentlich zu Gute kommen. Es wäre deshalb zu wünschen, daß der Stahl sich auch in jeder Hinsicht bewähren möchte[2]).

Von dem Perser-König Xerxes weiß die Geschichte zu berichten, daß, nachdem die von ihm über den Hellespont gebaute Brücke durch Wasserfluthen und Stürme zerstört worden war, er darauf das Meereswasser zur Strafe geißeln ließ. Unsere geschickten Wasserbautechniker und Brückenbauer verstehen es besser, dem ungefügigen Element Fesseln anzulegen. Schon sind die bedeutendsten Stromriesen durch großartige Brückenbauwerke bezwungen, und wenn erstere auch bisweilen gegen ihre Bande wüthen, so ist doch ihre gewaltige Kraft gebrochen und das völkereinigende Band des Verkehrs um Nord und Süd, Ost und West für alle Zeit geschlungen.

[1]) Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen für 1862.
[2]) Bramwell, l'avenir de l'acier. Revue scientifique et de l'étranger. 1877.

Digitized by Google

16. Der neue französische Ostkanal.

Durch die Abtretung von Elsaß-Lothringen an das Deutsche Reich sind die beiden Kanäle, welche den Rhein einerseits von Straßburg im Elsaß über Zabern im Elsaß, Saarburg in Lothringen, Nancy, Toul, Void, Ligny, Bar le Duc und Vitry le Français mit der Marne und Seine, andererseits von Straßburg im Elsaß bz. von Hüningen aus über Mülhausen im Elsaß, Dammerkirch, Montbéliard und von dort durch den Doubs und die Saône mit der Rhone verbinden, zum größten Theile an Deutschland übergegangen. Hierdurch hat das innerhalb Frankreichs bestehende Kanalsystem eine Unterbrechung erlitten.

Um den Norden Frankreichs mit dem Osten und Süden wieder durch eine schiffbare Wasserstraße innerhalb der Landesgrenzen in Verbindung zu setzen, hat die französische Nationalversammlung im Jahre 1874 die Anlegung des neuen Ostkanals (Canal de l'Est) genehmigt.

Diese, rund 480 km lange Wasserstraße beginnt an der schiffbaren Meuse in der Gegend von Givet, an der Stelle, wo dieser Fluß aus Frankreich nach Belgien übertritt. Sie geht im Thale der Meuse aufwärts über die Orte Fumay, Monthermé, Charleville, Mezières, Flize, Sedan und Mouzon im Departement der Ardennen, Stenay, Dun, Charny, Verdun, St. Mihiel und Commercy bis Void im Departement Meuse. Im erstgenannten Departement geht die Schifffahrt fast ununterbrochen in dem Flusse aufwärts, der in der Weise regulirt ist, daß er überall ein Fahrwasser von mindestens 2 m Tiefe hat. Im Departement Meuse ist ein besonderer Kanal neben dem Flusse hergestellt.

Bei Void (Departement Meuse) trifft der Kanal auf den Rhein-Marne-Kanal und fällt mit diesem auf eine Entfernung von 27 km, bis Toul, zusammen. Auf dieser Strecke erhebt sich der Wasserspiegel in einer Anzahl von Schleusen bis zu dem 18 km langen Verbindungsarm von Pagny (der 148 m über Givet und 39 m über Toul liegt) und fällt dann bis Toul. Die Speisung des genannten Verbindungsarmes, der gleichzeitig als Wasservorrathsbecken für den Rhein-Marne-Kanal dient, erfolgt durch hydraulische Hebewerke, die oberhalb Toul an der Mosel aufgestellt sind.

Von Toul aus aufwärts wird bis Pont St. Vincent die in den Jahren 1872 bis 1874 unter Anbringung von fünf Schleusen kanalisirte Mosel für die Schifffahrt benutzt. Von Pont St. Vincent führt ein im Moselthale sich hinziehender Kanal bis Golbey bei Epinal.

Oberhalb Golbey, das durch einen kurzen Kanalarm mit Epinal verbunden ist, beginnt ein ausgezeichnetes Kunstwerk: der Wasserspiegel des Kanals hebt sich hier in einem kleinen Thale von nur 3 km Länge mittels fünfzehn Schleusen um 45 m; man könnte sagen in einer Reihe von übereinander liegenden Teichen, die durch Dämme von einander getrennt sind und durch die Schleusen in Verbindung gebracht werden können.

Durch diese Schleusen gelangt man zu dem 11 km langen Verbindungsarm, dem großen Vorrathsbecken von Bouzey, das einen Raum für 5 Millionen Kubikmeter Wasser enthält. Diesem Becken werden die Gewässer der Mosel und ihrer ersten kleinen Nebenflüsse durch einen, die Ausläufer der Vogesen mittels zweier Tunnels von 1500 m Länge durchbrechenden Wasserlauf zu Zeiten des Hochwassers

Digitized by Google

zugeführt. Die Menge des in das Becken geleiteten Wassers beträgt jährlich 6 bis 7 Millionen Kubikmeter. Die Anlage dieses Beckens mit seinen cyklopenhaften Schutzmauern und den durch große Maschinerie beweglichen kolossalen Thoren ist ein staunenerregendes Werk, das zu den hervorragendsten Bauwerken der Welt zu zählen ist.

Bei der fünfzehnten Schleuse unweit von Givancourt überschreitet der Kanal die Wasserscheide des Rheins und der Rhone. Er folgt sodann dem Laufe des Coney, eines ziemlich wasserreichen Flusses, welcher der erste bedeutendere Nebenfluß der Saône ist, durch das Thal von Coney und das Thal der Sept Pêcheurs bis Corre (Departement Haute-Saône). Bei letztgenanntem Orte tritt er in die kanalisirte Saône ein und findet bei Port sur Saône seine Fortsetzung in der von dort ab durch Regulirung schiffbar gemachten freien Saône, durch welche er mit der Rhone und dem Mittelmeer in Verbindung steht.

Durch den neuen Kanal ist somit auch das ganze Vogesen-Departement, speziell durch den Arm von Golbey auch seine Hauptstadt Epinal, in das Kanalnetz hineingezogen, das zwischen Messein sur Moselle und La Neuveville sur Meurthe Verbindung mit Nancy, durch die Meuse Verbindung durch Belgien mit dem Niederrhein, durch den Rhein-Marne-Kanal und den Rhein-Rhone-Kanal solche mit dem Oberrhein, ferner durch die Marne mit der Seine und der Nordsee, durch die Saône mit der Rhone und dem Mittelmeere hat und durch die von der Seine und der Rhone ausgehenden Kanäle mit allen übrigen schiffbaren Flüssen Frankreichs verbunden ist.

Die Gesammtkosten für die neu angelegte großartige Schifffahrtsstraße, welche rüstig ihrer Vollendung entgegengeht, sind nach der für die Pariser allgemeine Weltausstellung von 1878 gefertigten Zusammenstellung auf 65 Millionen Franken veranschlagt worden.

II. Kleine Mittheilungen.

Einheitliche Farben für die Postfreimarken im Weltpostverkehr. Bereits auf dem Pariser Postkongreß war der Vorschlag gemacht worden, für die drei Grundtaxen, welche im Weltpostverein für Briefe, Postkarten und Drucksachen zur Annahme gelangt sind, in allen Vereinsländern je eine Freimarke von übereinstimmender Farbe einzuführen. Es wurde dabei auf die große Erleichterung hingewiesen, welche sich bei Annahme dieses Vorschlages für die Postanstalten hinsichtlich der Prüfung der richtigen Frankirung der Sendungen ergeben würde. Ueberdies machte man geltend, daß es auch für das reisende Publikum in hohem Grade angenehm sein würde, wie in der Heimath, so auch in anderen Ländern bereits an der Farbe der Freimarken erkennen zu können, ob dieselben zur Frankirung der Korrespondenz im Weltpostverein bestimmt seien. In der That wurde die Nützlichkeit der Maßnahme von keiner Seite verkannt; man glaubte indeß vorläufig von einer hierauf bezüglichen Bestimmung Abstand nehmen zu sollen, weil die Ausführung einzelnen Verwaltungen Schwierigkeiten bereiten könne. Inzwischen ist die Frage von Neuem angeregt worden. Mit Ausnahme von Frankreich und Rußland haben nunmehr sämmtliche, dem Weltpostverein angehörige Verwaltungen sich bereit

Digitized by Google

erklärt, für diejenigen Postfreimarken, welche die Grundtaxen des Vereins darstellen, einheitliche Farben anzunehmen.

Zu diesem Zwecke sind gewählt:

für die Freimarke zu 25 Centimen (20 Pfennig) die blaue Farbe,
» » » » 10 » (10 Pfennig) » rothe » und
» » » » 5 » (5 Pfennig) » grüne » ,

welche drei Farben bei den gegenwärtig von den einzelnen Verwaltungen ausgegebenen bezüglichen Freimarken schon jetzt am häufigsten wiederkehren.

Ein bestimmter Zeitpunkt für die Einführung der übereinstimmenden Farben in den Marken ist nicht vereinbart, vielmehr jeder Vereinsverwaltung, bei welcher gegenwärtig noch Freimarken mit abweichenden Farben in Gebrauch sind, überlassen worden, die neuen Farben erst dann anzuwenden, wenn bei derselben eine neue Ausgabe von Postwerthzeichen erfolgt.

Ministerium für Post und Telegraphie in Frankreich. Durch Dekret des Präsidenten der französischen Republik vom 5. Februar 1879 ist für die genannten beiden Verkehrsanstalten, deren oberste Leitung in Frankreich bisher in den Händen des Finanzministers lag, ein selbstständiges Ministerium gebildet worden, zu dessen Chef der bisherige Unterstaatssekretär Herr Cochery ernannt worden ist. Französische Fachblätter begrüßen diese wichtige organische Maßregel als eine Befreiung des Verkehrswesens von den gerade in Frankreich etwas drückenden fiskalischen Fesseln. Man knüpft in Frankreich an die neue Organisation die fernere Erwartung, daß sie dazu beitragen werde, die Beweglichkeit des Betriebes zu erhöhen.

Der neue Minister für Post und Telegraphie, Herr Cochery, hat bereits in seiner früheren Stellung lebhaftes Interesse für das Verkehrswesen bethätigt. Seiner Initiative ist die auch in Frankreich zur Durchführung gelangte Vereinigung des Post- und Telegraphenwesens zu verdanken. Auch als Vorsitzender des vorigjährigen internationalen Postkongresses zu Paris ist Herr Cochery der Postwelt in vortheilhaftester Weise bekannt geworden, so daß seine Ernennung zum Minister und der freiere Wirkungskreis, der sich ihm dadurch eröffnet, sicherlich in weiten Kreisen lebhaften Antheil finden wird. Nicht minder aber ist der Vorgang der französischen Staatsverwaltung im Interesse des Ansehens und der rechtlichen Stellung des Post- und Telegraphen-Instituts mit Freuden zu begrüßen, indem er den Beweis liefert, daß die hohe Wichtigkeit beider Verkehrsanstalten für das staatliche Leben der Gegenwart nach dem Vorgange Deutschlands immer mehr zur thatsächlichen Anerkennung gelangt.

Elektropyr und Elektrophar. Das Telegraphic Journal macht den Vorschlag, für die elektrische Lampe und den eigentlich lichtspendenden Körper in derselben die aus dem Griechischen entlehnten Bezeichnungen Elektrophar von Pharos, Leuchtthurm, und Elektropyr von Pyr, Feuer, einzuführen. Wir vermögen diesem Vorschlag nicht zuzustimmen, da es vorzuziehen ist, daß Gegenstände, welche dem modernen Leben ihre Entstehung verdanken, auch eine allgemein verständliche Be-

Digitized by Google

nennung erhalten. Was soll sich aber derjenige, welcher nicht das Glück gehabt hat, die Sprache der alten Hellenen zu erlernen, unter »Elektrophar« denken? Es bleibt ihm schließlich nur die Zuflucht zum Konversationslexikon, das leider der Halbgelehrtheit so großen Vorschub leistet. Nennen wir den Apparat hingegen »elektrische Lampe«, so ist derselbe auch für den Laien sofort derart genügend charakterisirt, daß ein Zweifel über sein Wesen und seine, ihn von anderen Lampen unterscheidende Eigenschaft nicht mehr möglich ist.

Der »Sounder« in England. Nach einer Notiz des Electrician sind von dem in Nordamerika allgemein üblichen Klopfer-Apparat (»Sonnder«) neuerdings eine Anzahl probeweise an Stelle von Morse-Farbschreibern in der Telegraphen-Centralstation zu London zur Aufstellung gelangt. Die telegraphische Korrespondenz mittels dieser Klopfer soll bei einiger Uebung im Hören flotter von statten gehen, als mittels der Schreibapparate, auch sind die Anschaffungs- und Unterhaltungskosten der ersteren bedeutend geringer. Wenn trotzdem die Einführung von Klopfern anderwärts nicht in Aussicht genommen wird, so liegt der Hauptgrund hierfür darin, daß das Arbeiten mittels derselben keine bleibenden, später kontrolirbaren Zeichen hinterläßt, und daß man bei aller Würdigung des Vorzugs, Schnelligkeit der Korrespondenzübermittelung, doch auf die Sicherung derselben nicht vollständig Verzicht zu leisten vermag.

Der elektrische Bleistift von Bellet. Das Journal des Débats, welchem wir schon mehrfach interessante Mittheilungen über neuere Erfolge der Naturwissenschaften entnehmen konnten, bringt in seiner Nummer vom 12. Dezember 1878 die Beschreibung eines von Bellet ersonnenen elektrischen Bleistifts. Bellet legt auf eine Zinkplatte, welche mit dem einen Pole einer Ruhmkorff'schen Induktionsspirale verbunden ist, ein Blatt Papier und schreibt oder zeichnet auf dieses mit einem gewöhnlichen Bleistift, dessen Blei mit dem anderen Pole der Spirale in leitender Verbindung steht. Die elektrischen Funken schlagen nun, sobald der Stift das Papier berührt, durch dieses hindurch in ununterbrochener Folge auf die Zinkplatte, und es entsteht so die beabsichtigte Zeichnung in Linien, die aus dicht nebeneinander befindlichen winzigen Brandlöchern bestehen. Diese Zeichnungen kann man als Schablonen benutzen und so in kürzester Frist eine große Zahl von Abzügen herstellen. Auch unter Weglassung des Papiers direkt in die Zinkplatte kann man graviren und letztere dann als ein ebenso leicht als billig anzufertigendes Cliché benutzen.

Auf unbedingte Originalität dürfte der »elektrische Bleistift« übrigens einen Anspruch nicht erheben können; denn wir entsinnen uns schon vor Jahresfrist von einem ganz ähnlichen Verfahren des Gravirens ꝛc. in Metall und Glas in englischen Blättern gelesen zu haben.

Digitized by Google

III. Literatur des Verkehrswesens.

Zeitschrift für angewandte Elektricitätslehre mit besonderer Berücksichtigung der Telegraphie, des elektrischen Beleuchtungswesens, der Galvanoplastik und verwandter Zweige. Herausgegeben von Dr. Ph. Carl, Professor der Physik an der Königlichen Kriegsakademie in München, Herausgeber des »Repertorium für Experimentalphysik«. Druck und Verlag von Rudolph Oldenbourg in München.

Es liegt uns die erste Nummer der vorstehend bezeichneten, seit Beginn dieses Jahres erscheinenden Zeitschrift vor. Planmäßig soll monatlich ein Heft in der Stärke von $2-2\frac{1}{2}$ Bogen zur Ausgabe gelangen, 12 Hefte bilden einen Band, jeder Band kostet 20 Mark.

Diese neue Erscheinung auf dem Gebiete der elektrischen Literatur will dem auch an dieser Stelle wiederholt beklagten Mangel eines deutschen Fachblattes abhelfen und beabsichtigt, sich zum Mittelpunkte für die wissenschaftlichen und technischen Erfindungen und Verbesserungen zu machen, welche unsere Zeit der täglich allgemeiner werdenden Theilnahme für Elektrizität und ihre unendlich mannigfachen Anwendungen zu danken hat. Unzweifelhaft würde das Gelingen dieses Unternehmens sowohl für die Physiker und Techniker, als auch für die auf ihre wissenschaftliche Fortbildung bedachten Telegraphenbeamten große Vortheile mit sich bringen. Man würde dann das besonders Wissenswerthe an Einem Orte vereinigt finden, anstatt, wie dies jetzt der Fall ist, genöthigt zu sein, die in einer größeren Zahl von Zeitschriften verschiedenen Werthes und mit verschiedenen Zielen zerstreut erscheinenden Aufsätze und Mittheilungen aufzusuchen und zu sichten. Gar Mancher, welchem Zeit und Vermögen gestatten, Eine wenn auch umfangreichere Zeitschrift zu halten und zu studiren, schrickt zurück vor dem Aufwand an Zeit und Geld, welcher mit dem Beschaffen und Lesen von mehreren dergleichen wissenschaftlichen Blättern verbunden ist. Es ist daher dem Herausgeber, welcher in den bezüglichen Kreisen auch schon durch die Leitung des gegenwärtig im 15. Jahrgange stehenden »Repertorium für Experimentalphysik« vortheilhaft bekannt ist, in allseitigem Interesse ein günstiger Erfolg zu wünschen.

Was die Grenzen anlangt, innerhalb deren die zu behandelnden Stoffe liegen sollen, so giebt der Prospekt an: »Die Aufgabe der Zeitschrift umfaßt 1. das Gebiet der Telegraphie in der weitesten Bedeutung, 2. das elektrische Beleuchtungswesen, 3. die Galvanoplastik, 4. Zünder von Sprengladungen und Minenöfen mittels elektrischer Wirkungen (Torpedos), 5. Blitzableiter, 6. elektrische Uhren (Chronoskope) und Zeitübertrager und damit 7. astronomische und meteorologische Registrirapparate, 8. elektro-therapeutische Apparate, 9. das Patentwesen auf allen diesen Gebieten.«

Die vorliegende Nummer enthält an größeren Aufsätzen: Eine Rundschau, in welcher der Herausgeber beabsichtigt, die Leser in Kürze auf den Hauptinhalt eines jeden Heftes oder damit zusammenhängende Punkte in anderer Form, als dies durch ein bloßes Inhaltsverzeichniß möglich ist, noch besonders hinzuweisen. Die Tangentenbousssole zum Messen starker Ströme, von E. Obach (mit Tafel I). Eine neue Form des telegraphischen Blitzableiters, von J. Rymer-Jones. Die Grammesche Maschine für Wechselströme und die Jablochkoff'sche Kerze (mit Tafel II).

Digitized by Google

Werdermann's elektrisches Licht. Reynier's elektrische Lampe. Ueber die Kosten der elektrischen Beleuchtung mit Jablochkoff'schen Kerzen, von W. Oechelhäuser. Ueber ein auf Distanz hörbares Telephon, von A. Righi. Kleinere Mittheilungen. Bibliographie. Patentertheilungen.

In dieser ersten Nummer fällt, wie wir sehen, der elektrischen Beleuchtung der Löwenantheil des verfügbaren Raumes zu. Wenn auch die Frage des elektrischen Lichtes augenblicklich überall auf der Tagesordnung steht, so möchten wir doch wünschen, daß in den folgenden Nummern der neuen Zeitschrift für das Gebiet der Telegraphie in der weitesten Bedeutung mehr Raum verfügbar werde.

IV. Zeitschriften-Ueberschau.

1) **Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten. Nr. 8. Berlin, 21. Februar 1879.

Das Inkassogeschäft der belgischen Postverwaltung. — Der Etat der Königlich württembergischen Postverwaltung für 1879/81. — Die Betriebsergebnisse der preußischen Staatseisenbahnen im Jahre 1877/78. — Personalnachrichten. — Betriebswesen. — Veruntreuung und Versuchung. — Kleine Mittheilungen. — Vereinswesen. — Ausland. — Das Telektroskop. — Vermischtes. — Literatur und Presse. — Redaktionsschalter.

2) **Gäa.** Zweites Heft. Februar 1879.

Ein Blick auf das östliche Nordamerika. — Im Reiche des Sandes. Von Dr. Ferdinand Senft (Schluß). — Schiaparelli's Untersuchungen der Oberfläche des Planeten Mars während dessen Erdnähe im Jahre 1877. Von Dr. Karl Remeis. — Der Bernstein. Von E. Stamm. — Die Borax-Bodendecke und die Thermen von Puga, im westlichen Tibet. Von Hermann von Schlagintweit-Sakünlinski. — Explosive Substanzen. Von Dr. Otto Buchner (Fortsetzung). — Astronomischer Kalender für den Monat Juni 1879. — Neue naturwissenschaftliche Beobachtungen und Entdeckungen. — Vermischte Nachrichten. — Literatur. — Literarische Anzeigen.

3) **Wiedemann's Annalen.** Bd. VI. Heft 2.

F. Kohlrausch: das elektrische Leitungsvermögen der wässerigen Lösungen von den Hydraten und Salzen der leichten Metalle, sowie von Kupfervitriol, Zinkvitriol und Silbersalpeter. — A. Oberbeck: Untersuchungen über schnell wechselnde elektrische Ströme. — L. Blenkrode: Erwiderung auf Herrn Hittorf's Kritik der Abhandlung über Elektrizitätsleitung und Elektrolyse der chemischen Veränderungen. — O. Lubarsch: über Fluorescenz. — J. L. Schön: über die Absorption des Lichtes durch Flüssigkeiten. — M. v. Scherr-Thoß: über künstlichen Dichroismus. — Fr. Rüderff: über die Bestimmung des spezifischen Gewichts pulveriger Körper. — E. Wiedemann und R. Schulze: über die Dampfdichte und Dissoziation des Chloralhydrats. — E. Wiedemann: über das Leuchten der Gase durch elektrische Entladungen. Nachtrag zu der Arbeit über die Natur der Spectra. — F. Niemöller: über einen neuen Stromunterbrecher.

4) **Telegraphic Journal.** Februar. 1.

The Society of Telegraph Engineers. — International Telegraph Congresses. — Risch's Relay. — Some Effect's of Amalgamation, by F. Higgins. — Rapieff's Electric Candle. — Wilde's Electric Candle by Henry Wilde. Report on Electric Light Experiments, by Louis Schwendler. — Correspondences. — Notes. — City Notes.

Herausgegeben im Auftrage der Kaiserlichen Post- und Telegraphenverwaltung.

Berlin, gedruckt in der vormaligen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (unter Reichsverwaltung).

Digitized by Google

Archiv für Post und Telegraphie.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

№ 5. Berlin, März. 1879.

Inhalt: I. **Aktenstücke und Aufsätze:** 17. Der neue Weltpostvertrag. — 18. Die Ergebnisse der dänischen Telegraphenverwaltung im Jahre 1877. — 19. Die Postsparkassen und die ländliche Arbeiterbevölkerung. — 20. Die Fremdwörter in der deutschen Sprache und ihre Verdeutschung. — 21. Ein »Hellischer Postbote«.

II. **Kleine Mittheilungen:** Deutsche Zeitball-Einrichtungen. — Parasiten an Seekabeln. — Telegraphie in Neuseeland. — Eine Judenpost. — Ueber die postalischen Verhältnisse in Tripolis. — Telegraphen und Eisenbahnen in Central-Amerika. — Nordpolfahrt mit Luftballons. — Geographische Nachrichten für Welthandel und Volkswirthschaft. — Sibirische Handelsschifffahrt. — Eine neue englische Zeitschrift für Erdkunde.

III. **Zeitschriften-Ueberschau.**

I. Aktenstücke und Aufsätze.

17. Der neue Weltpostvertrag.

Dem deutschen Reichstage ist in der Sitzung vom 25. Februar der zu Paris am 1. Juni 1878 abgeschlossene neue Weltpostvertrag nebst den beiden Uebereinkommen, betreffend den Austausch von Briefen mit Werthangabe, sowie von Postanweisungen, deren Wortlaut unseren Lesern bereits bekannt ist, nach erfolgter Zustimmung des Bundesrathes zur verfassungsmäßigen Genehmigung vorgelegt worden.

Den Zweck der Vorlage beleuchtete der General-Postmeister Dr. Stephan mit folgenden einleitenden Worten.

»Der Gegenstand ist dem Hohen Hause geläufig. Ich darf mich deshalb darauf beschränken, einige Hauptpunkte kurz hervorzuheben.

Das Wesentlichste ist die erhebliche Ausdehnung des Vereins. Ich habe mir erlaubt, Ihnen die darauf bezügliche Karte zuzusenden. Es besteht danach der Verein aus fast allen Ländern der Erde mit einziger Ausnahme einiger mittel- und südamerikanischen Republiken, der britischen Besitzungen am Kaplande und in Australien — und der Eintritt dieser Länder steht wohl bald in Aussicht — endlich China's und Siam's, die indeß beide als zum Verein gehörig angesehen werden können, weil ihre internationale Korrespondenz durch die dort befindlichen Postämter europäischer Mächte vermittelt wird.

Digitized by Google

Außer dieser erheblichen Ausdehnung des Vereins ist ein weiterer wichtiger Punkt die volle Vereinheitlichung des Portosatzes. Bei den Verhandlungen in Bern war es nöthig gewesen, einen gewissen Spielraum in Bezug auf den Portosatz zu belassen. Es schwebte als Normalsatz damals schon der Betrag von 25 Centimen vor, es war aber mit Rücksicht auf die Uebergangsverhältnisse erforderlich, nach unten und oben einen Spielraum zu lassen, der sich von 20 Centimen bis zu 32 Centimen steigerte, bei den Drucksachen von 7 bis auf 11 Centimen. Dieses Gängelbandes hat es bei der Erstarkung des Vereins jetzt nicht mehr bedurft, es ist möglich gewesen, bei den Verhandlungen in Paris einen einheitlichen Satz von 25 Centimen, für Deutschland 20 Pfennig, einzuführen.

Ein weiterer erheblicher Fortschritt war der folgende. Nach den früheren Festsetzungen bestanden bekanntlich verschiedene Portosätze für die nördliche und südliche Halbkugel, indem für die Korrespondenz jenseits des Gleichers ein erheblich höherer Portosatz erhoben wurde als für die Korrespondenz nach den Ländern der nördlichen Halbkugel. Durch das Entgegenkommen der Regierung Ihrer britischen Majestät ist es möglich gewesen, die verschiedenen Seeportosätze auf einen Einheitssatz zurückzuführen und sie ansehnlich zu ermäßigen. In Folge dessen ist es gelungen, nunmehr für beide Halbkugeln der Erde einen einzigen Portosatz einzuführen. Es wird also mit Ausnahme der vorher von mir genannten Länder vom 1. April d. J. ab das Porto betragen für den Brief 20 Pfennig, für die Postkarte 10 Pfennig, für die Drucksache 5 Pfennig nach allen Ländern der Erde.

(Bravo!)

Der Verein hat gleichzeitig ein neues Gebiet angebaut, betreffend den Austausch von Werthsendungen und von Postanweisungen, über welche Ihnen die besonderen Verträge zur Genehmigung vorliegen.

Es waren in Paris 38 Staaten aus vier Welttheilen vertreten von 55 Bevollmächtigten. Wenn es gleichwohl gelungen ist, die Verhandlungen in verhältnißmäßig kurzer Zeit zu diesem erfreulichen Abschluß zu bringen, so gebührt dafür der Dank, außer dem Geiste, in welchem die verschiedenen Regierungen die Konferenz beschickt und ihre Bevollmächtigten instruirt hatten, insbesondere der Umsicht und dem Geschick, mit welchem die französische Regierung die Verhandlungen im versöhnlichsten Sinne geleitet hat. Ich darf demnach sagen: daß aus den Pariser Verhandlungen der Geist des Vereins — und vielleicht darf ich in höherem Sinne hinzusetzen: der Vereinsgeist — erstarkt und belebt hervorgegangen ist.

Der Herr Abgeordnete Dr. Wiggers hat vorhin erwähnt, wozu man solche Verträge schließe, wenn man auf der anderen Seite durch Zollmaßregeln den Verkehr einzuengen beabsichtige. Vielleicht darf ich mir erlauben, ihn daran zu erinnern, daß der Postverkehr bestanden hat, lange ehe es Freihändler und Schutzzöllner gab, und lange bevor die desfallsigen Kämpfe die Leidenschaften und die Gemüther aufregten, wie sie sie wahrscheinlich in hundert Jahren auch nicht mehr aufregen werden. Der Postverkehr hängt ab von den Verbindungen, von den Dampfschiffen und Segelschiffen, und er war zwischen Amerika und Europa hergestellt, als das erste Schiff des Columbus von dort zurückkehrte.

Wir haben in einem neueren Vorgange ein höchst erfreuliches Beispiel von den Fortschritten des internationalen Vereinsgeistes, indem auf einem der Post verwandten Gebiet, auf dem Gebiet des Eisenbahnfrachtverkehrs, vor kurzem zu Bern eine allgemeine internationale Vereinbarung erzielt worden ist.

Digitized by Google

Die Sonderinteressen, deren unter den früheren Verhältnissen ja nothwendige Geltendmachung mitunter Schärfe erforderte und Verstimmung erzeugte, sie haben ihre Auflösung und Ausgleichung gefunden an dem Tage der Erkenntniß und der Verwirklichung eines allen Völkern gemeinsamen Interesses. Diese Unterordnung der — wenn ich so sagen darf — einzelnen Staatspersönlichkeiten unter ein menschheitliches Gemeinwesen ist nicht hervorgerufen worden durch den Druck äußerer Machtmittel, sondern sie ist die Frucht der freien Entschließung der vereinigten Staatsregierungen, geleitet durch das Wirken der Idee.

Und so darf ich denn mit der Ueberzeugung schließen, daß die Urstoffe der völkerrechtlichen Beziehungen unter der hohen Temperatur unseres Zeitalters immer mehr zur Befähigung von Organismenbildungen auf diesem Gebiet heranreifen.«

(Bravo!)

Hierauf ergriff der Abgeordnete Meier (Schaumburg-Lippe) das Wort zu folgender Dankesäußerung.

»Meine Herren, wer täglich, wie ich es bin, durch den Weltpostverkehr berührt wird, der kann nicht umhin, seine volle Anerkennung diesem neuen Vertrage auszusprechen. Der Herr General-Postmeister hat freilich der französischen Regierung das Hauptverdienst gewissermaßen zugesprochen; ich glaube aber, von unserem Standpunkt aus, daß wir uns nicht verhehlen können, daß der Initiative, dem Geschick und der Ausdauer, mit welcher diese Ziele von deutscher Seite vorzugsweise verfolgt sind, das Gelingen zu danken ist.

Ich möchte gern in dieser Beziehung diesem Danke auch Worte leihen, indem ich es hier ausdrücklich ausspreche, daß wir, die wir davon berührt werden, jedenfalls es so ansehen. Diesen Dank möchte ich hier aussprechen.

Ueber die Verdienste des Vertrags noch Weiteres hinzuzufügen, daß alles gleichmäßig und einheitlich geregelt ist, unterlasse ich; wer die frühere Verschiedenheit der Portosätze nach den verschiedenen kleineren überseeischen Ländern gekannt hat, der muß die große Wohlthat, die uns durch diesen Vertrag erzeigt ist, anerkennen.

Ich will nichts weiter hinzufügen, als daß ich den Antrag stelle, es möge das Hohe Haus seine verfassungsmäßige Zustimmung zu diesem Vertrage aussprechen.«

Die Generaldiskussion war hiermit geschlossen und das Haus trat, da ein Antrag auf Verweisung des Vertrags an eine Kommission nicht gestellt worden war, sofort in die zweite Berathung ein.

Hierbei wurden ohne weitere Debatte sowohl der Weltpostvertrag als die beiden Eingangs bezeichneten Uebereinkommen ohne Aenderung angenommen.

Bei der dritten Berathung der Vorlage in der Reichstagssitzung vom 28. Februar ergriff der Abgeordnete Berger in der Generaldiskussion das Wort zu folgender Auseinandersetzung:

»Meine Herren, ich bedaure, noch in der dritten Lesung für einige Minuten Ihre Aufmerksamkeit in Anspruch nehmen zu müssen, indeß der Umstand, daß ich durch unaufschiebbare Geschäfte in meiner Heimat verhindert war, der ersten und zweiten Berathung über den Weltpostvertrag und seine beiden Anneze beizuwohnen, wird mir Ihre gütige Entschuldigung zu Theil werden lassen.

Ich theile vollkommen die Genugthuung des Reichstags über die eingetretene Ausdehnung des Weltpostvereins und die Resultate des Pariser Kongresses; ich habe auch nichts einzuwenden gegen das Lob, welches der deutschen Postverwaltung bezüglich ihrer Thätigkeit dabei gespendet worden ist. Indessen, meine Herren, lehrt

Digitized by Google

mich eine alte parlamentarische Erfahrung, daß man im Lob auch nicht zu weit gehen darf und nicht wohl daran thut, die talentvollen oder sogenannten genialen Beamten fortwährend und zu sehr zu loben. Es ist, meines Erachtens, gerade die Pflicht eines Parlaments, auch gegenüber talentvollen und erfolgreichen Beamten die ihm zustehende Kritik zu üben, und von dieser Anschauung ausgehend, muß ich sagen, daß die Motive zu den drei hier vorliegenden wichtigen Verträgen mir äußerst mager erscheinen, insonderheit jene Denkschrift, welche dem Vertrag bezüglich des Austausches von Briefen mit Werthangabe, sowie des Austausches von Postanweisungen beigegeben ist. Ich interessire mich nämlich für den Artikel 6 des Vertrages, betreffend den Austausch von Briefen mit Werthangabe, sowie für den damit einigermaßen in Verbindung stehenden Artikel 8, und hätte in der Denkschrift gern etwas Näheres über die Entstehung dieses Artikels, wie auch über die Anschauungen erfahren, welche auf dem Pariser Kongreß seitens der verschiedenen Bevollmächtigten darüber geäußert worden sind. Der Artikel 6 des zweiten Vertrages lautet:

»Jede betrügerische Angabe eines höheren als des wirklichen Werthes des Briefinhalts ist verboten.«

Es ist selbstverständlich, meine Herren, daß gegen diese so natürliche Bestimmung unsererseits nichts einzuwenden ist, aber es wäre mir doch lieber gewesen, wenn man bei der Formulirung des Artikels 6 etwas weiter gegangen wäre und dem in Deutschland auf Grund des Postgesetzes vom Oktober 1871 bestehenden Rechte Ausdruck gegeben hätte, nämlich jenem für das Publikum sehr wichtigen Rechte, die Werthsendungen, die der Post zur Versendung überliefert werden, auch zu einem geringeren Werthe deklariren zu können. Meine Herren, bis zum Jahr 1848 bestand bekanntlich in Preußen der Zwang, jeden Werthgegenstand, der zur Beförderung der Post übergeben wurde, zum vollen Werthe zu deklariren. Mit jenem Jahre ist jene Bestimmung in Wegfall gekommen, und die damit erlangte Deklarationsfreiheit hat dann später durch das Reichspostgesetz von 1871 gesetzliche Sanktion erhalten. Nun erinnere ich mich aber aus den Verhandlungen des Hauses, sowie aus anderweitigen Umständen, daß der Herr General-Postmeister bemüht gewesen ist, diese Freiheit einzuschränken respektive ganz aufzuheben und die vor 1848 bestandene Verpflichtung, zum vollen Werthe zu deklariren, wieder einzuführen. Ein derartiger Deklarationszwang würde aber für das die Post benutzende Publikum meines Erachtens eine große Belästigung darstellen, er würde dem Sinn und Geiste des Postgesetzes von 1871 durchaus widersprechen. Im Hinblick auf jene zwar stillen, aber unablässigen Bemühungen bedauere ich also, daß dieses Recht des Versenders, auch unter dem Werthe zu deklariren, in Artikel 6 nicht direkt ausgesprochen wurde. Indessen kann man mir entgegnen, daß, da die Deklarationsfreiheit einmal in Deutschland bestände, es überflüssig erscheine, diesem Rechte hier noch einen besonderen Ausdruck zu verleihen. Ob indessen diese günstige Interpretation der bezeichneten Lücke in Artikel 6 zutreffend ist, das kann ich durch die dem Vertrage beigegebene kurze Denkschrift durchaus nicht erfahren, und ich glaube deshalb, es ist wohl berechtigt, an den Vertreter der verbündeten Regierungen die Bitte zu richten, die Protokolle über den Weltpostkongreß in Paris, die das einschlägige Material vollständig enthalten müssen, dem Reichstag vorzulegen. Ich richte demnach an die Reichsregierung die Anfrage, ob sie geneigt ist, diese Protokolle dem Reichstage zur Kenntnißnahme mitzutheilen. Nach meinem Dafürhalten dürften dem um so

Digitized by Google

weniger Bedenken entgegenstehen, als die Protokolle über die Konferenzen in Bern, welche die Kodifizirung des Eisenbahnfrachtrechts zum Zwecke hatten, ebenfalls veröffentlicht worden sind. Meine Herren, wenn das bezüglich der Protokolle der Berner Eisenbahnkonferenzen geschehen ist, sehe ich meinestheils gar keinen Grund, nicht auch diejenigen Protokolle zu veröffentlichen, welche auf dem internationalen Postkongresse in Paris abgefaßt wurden. Ich beschränke mich für heute auf diese wenigen Worte und bitte die Vertreter der Reichspostverwaltung, auf die von mir an sie gerichtete Anfrage entgegenkommende Antwort zu ertheilen, sowie auch darüber noch sich zu äußern, ob sie von der früher gehegten Absicht, die Zwangsdeklaration, wie sie vor 1848 bestand, wieder einzuführen, definitiv Abstand genommen hat.«

Geheimer Ober-Postrath Günther erwiederte:

»Meine Herren, der Herr General-Postmeister ist unwohl und daher zu seinem Bedauern nicht in der Lage, der heutigen Sitzung beizuwohnen. Was den Artikel 6 betrifft, so enthält er die Bestimmung, daß jede betrügerische Angabe eines höheren als des wirklichen Werths des Briefinhalts verboten sei. Eine gleiche Bestimmung befindet sich in dem Gesetze über das Postwesen des Deutschen Reichs. Wenn der Herr Vorredner eine Bestimmung darüber vermißt hat, daß es zulässig sei, irgend eine beliebige Summe zu deklariren, und daß kein Deklarationszwang bestehe, so hat man in der That auf dem Postkongreß in Paris eine derartige Angabe im Vertrage nicht für nöthig gehalten. Ich kann hier nur die Erklärung abgeben, daß nach Inhalt dieses Vertrages, wie er hier vorliegt, der Absender berechtigt sein wird zu deklariren, was er will.

Was die Vorlegung der Protokolle betrifft, so möchte ich glauben, daß es bisher bei derartigen internationalen Verträgen nicht üblich gewesen ist, solche dem Hohen Hause mit vorzulegen. Jedenfalls bin ich für meine Person nicht in der Lage, in dieser Beziehung eine bestimmte Erklärung abgeben zu können, ich möchte aber glauben, daß die Erklärung, es sei nach Inhalt des Vertrages jedermann berechtigt, zu deklariren, wie er will, auch dem Herrn Vorredner wohl genügen wird.«

Abgeordneter Berger: »Da der Herr General-Postmeister heute zu meinem Bedauern nicht anwesend ist und sein Kommissarius sich auf die von mir angeregte Frage für nicht vollständig informirt erklärt hat, so wird das Haus es für berechtigt erachten, wenn ich mir vorbehalte, den von mir angeregten wichtigen Gegenstand bei der demnächstigen Etatsberathung nochmals in Gegenwart des Herrn General-Postmeisters zur Verhandlung zu bringen. Meine Herren, es kommt mir, wie ich namentlich gegenüber dem Herrn Kommissarius noch zu bemerken habe, wesentlich auf die Vorlegung der Protokolle des Pariser Postkongresses an, und ich sehe keinen Grund ein, warum die verbündeten Regierungen diesem an sich berechtigten und bescheidenen Verlangen nicht nachkommen sollen. Es sind ja keine Amtsgeheimnisse auf dem Pariser Kongresse verhandelt worden, und die deutsche Reichsvertretung würde es gewiß dankbar anerkennen, wenn sie das in Bezug auf die vorliegenden Verträge vorhandene Material vollständig kennen lernte und zu ihren Akten bekäme.«

Bei der hierauf folgenden Spezialdiskussion des Weltpostvertrags wurden die Artikel 1 bis 4 ohne weitere Erörterung genehmigt.

Zu Artikel 5 bemerkte der Abgeordnete Majunke: »Meine Herren, ich wollte mir nur eine Anfrage an die Postbehörde erlauben, welche ich zu gleicher Zeit auf den Wunsch vieler Interessenten stelle. Es ist in dem Artikel 5 des internatio-

Digitized by Google

nalen Vertrags davon die Rede, daß unter Anderem die sogenannten Geschäftspapiere, wenn sie eine bestimmte Taxe erreicht haben, verhältnißmäßig billiger befördert werden sollen.

Der Ausdruck »Geschäftspapier« ist ein terminus technicus und bedarf einer authentischen Interpretation. Ich möchte mir deshalb die Anfrage erlauben, ob unter Geschäftspapieren auch Manuskripte verstanden werden können, welche an Druckereien, an Verlagshandlungen, an Zeitungs- oder Zeitschriftenredaktionen oder Expeditionen adressirt werden.«

Geheimer Ober-Postrath Günther ertheilte den gewünschten Aufschluß, wie folgt:

»Ich glaube, meine Herren, ich kann mich darauf beschränken, die Erklärung abzugeben, daß unter Geschäftspapieren Folgendes verstanden wird:

> Als Geschäftspapiere, auf welche die ermäßigte Taxe Anwendung findet, sind anzusehen alle Schriftstücke und Urkunden, ganz oder theilweise mit der Hand geschrieben oder gezeichnet, welche nicht die Eigenschaft einer eigentlichen und persönlichen Korrespondenz haben, als: Prozeßakten, von öffentlichen Beamten herrührende amtliche Urkunden, Begleitbriefe, Rechnungen, Geschäftspapiere verschiedener Art der Versicherungsgesellschaften, nichtamtliche Abschriften oder Aktenauszüge, gleichviel ob sie auf gestempeltem oder ungestempeltem Papier geschrieben sind, Partituren oder geschriebene Musikstücke, einzeln versandte Manuskripte u. s. w.«

Der Abgeordnete Majunke nahm hieraus nochmals Veranlassung zu nachstehender Bemerkung:

»Ich muß zunächst bemerken, daß von Manuskripten in der Postordnung, welche auf den Poststationen oder in den Postämtern Berlins sich befindet, daß darin von Manuskripten nicht die Rede ist. Darnach werden als Geschäftspapiere unter anderen Schriftstücke bezeichnet, »welche nicht die Eigenschaft einer eigentlichen und persönlichen Korrespondenz haben«. Indeß bedürfte es nicht des ausdrücklichen Zusatzes »Manuskripte«. Diese Deklaration, diese Definition involvirt nothwendig die billigere Beförderung von Manuskripten.

Indeß, meine Herren, worauf ich eigentlich aufmerksam machen wollte, ist, daß selbst, wenn von der Postbehörde zugegeben wird, daß Manuskripte zu einem billigen Satze befördert werden, die Taxe, welche im Weltpostvertrage hierfür fixirt ist, nicht konsequent den Voraussetzungen entspricht, unter welchen das Porto überhaupt für Drucksachen und für Briefe festgesetzt worden ist.

Es ist hier gesagt worden, daß erst von einer bestimmten Höhe ab, von einer Taxe von 25 Centimen, Geschäftspapiere befördert werden dürfen. Das ist meines Erachtens nicht gerecht. Wenn ein Manuskript als eine billiger zu spedirende Postsache expedirt werden soll, muß sie nothwendigerweise auch schon von 5 Centimen ab befördert werden. Das ist z. B. auch in Belgien der Fall; von dort habe ich wiederholt Manuskripte erhalten, welche unter Streifband mir zugesandt worden waren, und auf denen sich nur einfach der Vermerk befand »Manuskript«. Dieses Manuskript, dieser Streifband, war mit einer Fünf-Centimenmarke beklebt. Es ist nun, meine Herren, allerdings richtig, daß die belgischen Posteinrichtungen in manchen Beziehungen unsere deutschen Einrichtungen übertreffen. Ich gebe auch gern zu, daß bei kleineren centralisirteren Staaten, wie bei Belgien es der Fall ist, es leichter möglich ist, daß die Postverwaltung excellire, leichter als im großen

Digitized by Google

deutschen Reichsgebiet dies möglich ist. Indeß, da der Herr General-Postmeister neulich vom Vereinsgeiste gesprochen hat, der im ganzen Vereine herrschen soll, so möchte ich doch wünschen, daß, wenn es nicht möglich ist, ein dahin zielendes Uebereinkommen mit allen Staaten zu treffen, wenigstens einzelne Staaten, z. B. Nachbarstaaten, einen solchen Kontrakt mit einander abschließen, und daß so das, was in Belgien recht ist, in Deutschland billig werde.«

Artikel 5, sowie die folgenden Artikel des Weltpostvertrags wurden hierauf ohne weitere Diskussion genehmigt, ebenso das Uebereinkommen, betreffend den Austausch von Briefen mit Werthangabe, sowie das Uebereinkommen über den Austausch von Postanweisungen.

Bei der Schlußabstimmung über das Ganze erfolgte die Genehmigung des Weltpostvertrags nebst den beiden erwähnten Uebereinkommen mit großer Mehrheit.

---

18. Die Ergebnisse der dänischen Telegraphenverwaltung im Jahre 1877.

Von der Königlich dänischen Telegraphendirection sind die tabellarischen Uebersichten über die Wirksamkeit des Staatstelegraphen für 1877 veröffentlicht worden und dürften die nachstehenden Angaben von allgemeinem Interesse sein.

Die Gesammtlänge der dänischen Telegraphenlinien betrug Ende 1877: 3239,28 km, diejenige der Leitungen 8867,92 km.

Demnach haben sich vermehrt gegen den Stand von 1876:

die Linien um 204,07 km,
die Leitungen » 281,80 km.

	Ende 1876:	Ende 1877:
Die Zahl der Telegraphenanstalten betrug		
der Staatstelegraphenämter	116	121
(unter denen 4 Seetelegraphenämter),		
der Eisenbahntelegraphenstationen	108	119
Seebefestigungs-Telegraphenamt	1	1
Privattelegraphenanstalt	1	1
zusammen	226	242

für den öffentlichen Verkehr geöffnete Telegraphenanstalten.

Gegen 1876 betrug hiernach die Zunahme der Telegraphenanstalten 16 oder 7,08 Prozent.

An Apparaten waren Ende 1877 im Betriebe: 268 Morse, gegen 1876 eine Vermehrung von 16 dergleichen Apparaten.

Die Zahl der Telegraphenbetriebsbeamten auf den Staatstelegraphenanstalten betrug am Schlusse des Jahres 1877: 355 (gegen 1876 15 mehr); darunter befanden sich

59 Postbeamte
30 Personen in anderen Stellungen } bei kleineren Aemtern.

Der gesammte gebührenpflichtige Telegraphenverkehr belief sich im Jahre 1877 nach der folgenden Tabelle auf 936 559 beförderte Telegramme mit einer Reineinnahme an Gebühren von 680 049 *M.*

Digitized by Google

Anzahl der aufgegebenen, angekommenen und transitirenden aufgekommenen

Benennung der Telegramme.	1877. Zahl der Telegramme. Stück.	Betrag der Gebühren. Mark.	Prozentantheil des Gesammtverkehrs der Telegramme.	der Gebühren.	Zahl der Telegramme. Stück.
im inländischen Verkehr aufgegebene	407 842	240 290	43,55	35,33	431 197
im ausländischen Verkehr aufgegebene	136 438	120 448	14,57	17,71	134 364
angekommene	145 647	124 156	15,55	18,26	141 782
Transit-Telegramme	246 632	195 155	26,33	28,70	233 312
zusammen	528 717	439 759	56,45	64,67	509 458
Insgesammt	936 559	680 049	100	100	940 655

Außer den 936 559
gebührenpflichtigen Telegrammen wurden gebührenfrei befördert:
Wind- und Stromtelegramme 21 263,
Diensttelegramme 24 818,
so daß sich die vollständige Leistung der Betriebsmittel auf 982 640
beförderte Telegramme beziffert.

In den letztverflossenen 10 Jahren belief sich die Zahl der beförderten gebührenpflichtigen Telegramme

1868 auf 348 690 Stück,
1869 » 409 167 »
1870 » 513 623 »
1871 » 539 415 »
1872 » 584 552 »
1873 » 626 728 »
1874 » 762 609 »
1875 » 886 917 »
1876 » 940 655 »
1877 » 936 559 »

Die mit dem Auslande gewechselten Telegramme (aufgegebene und angekommene) vertheilen sich nach den betreffenden Ländern wie folgt:

Digitized by Google

gebührenpflichtigen Telegramme und Betrag der für dieselben Gebühren (Reineinnahme).

1876.			1877 gegen 1876.					
Betrag der Gebühren. Mark.	Prozentantheil des Gesammtverkehrs		Telegramme			Gebühren		
	der Telegramme.	der Gebühren.	mehr Stück.	weniger Stück.	in Prozent.	mehr Mark.	weniger Mark.	in Prozent.
254 800	45,84	37,32	—	23 355	5,42	—	14 510	5,69
119 770	14,28	17,54	2 074	—	1,54	678	—	0,57
123 601	15,07	18,10	3 865	—	2,72	555	—	0,45
184 614	24,80	27,04	13 320	—	5,71	10 541	—	5,71
427 985	54,16	62,68	19 259	—	3,78	11 774	—	2,75
682 785	100	100	—	4 096	0,44	—	2 736	0,40

Ausgewechselt mit	Deutschland	96 079	Telegramme = 34,06	Prozent,
»	» Schweden	68 584	» = 24,31	»
»	» England	55 999	» = 19,85	»
»	» Norwegen	33 021	» = 11,71	»
»	» Rußland	13 353	» = 4,73	»
»	» Frankreich	4 091	» = 1,45	»
»	» Niederland	3 255	» = 1,15	»
»	» Belgien	2 474	» = 0,88	»
»	» Oesterreich u. Ungarn	1 967	» = 0,70	»
»	» außereuropäischen Ländern	1 065	» = 0,38	»
»	» Spanien u. Portugal	957	» = 0,34	»
»	» Schweiz	575	» = 0,20	»
»	» Italien	476	» = 0,17	»
»	» Donaufürstenthümer, Türkei u. Griechenland	189	» = 0,07	»
	Zusammen	282 085	Telegramme = 100	Prozent.

Die zwischen Dänemark und Deutschland ausgewechselten Telegramme, von deren Gebühren Dänemark ein Antheil von 0,75 Kronen Dänisch (=0,84375 ℳ) für ein Telegramm zufällt, hatten folgende Wortzahlen:

Digitized by Google

	Telegramme	mit	Worten	durchschnittlich für ein Telegramm
von Deutschland	51 017		811 999	15,9
nach Deutschland	45 062		716 111	15,9
Zusammen	96 079		1 528 110	15,9

Die mit dem Auslande gewechselten 528 717 Telegramme (aufgegebene, angekommene und Transit-Telegramme) wurden auf folgenden Speditionswegen befördert:

Korrespondenz mit		im Eingange		im Ausgange	
		angekommene Telegramme.	Transit-Telegramme.	aufgegebene Telegramme.	Transit-Telegramme.
Schweden	via Helsingborg	31 495	1 359	34 986	4 578
"	" Göteborg..	2 122	8 484	2 260	6 051
England	" Sondervig.	31 323	53 373	24 919	28 716
Norwegen	" Hirtshals..	15 708	28 082	16 981	21 026
Deutschland	" Alsen	39 864	15	35 704	54
"	" Kolding ..	17 233	14 107	14 404	18 782
Rußland	" Bornholm.	5 892	35 308	5 325	62 662
Frankreich	" Fano.....	2 010	26 719	1 859	25 578
England-Norwegen via Skagen-Hirtshals von England n. Schweden 45 506 von Schweden n. England 33 679		.....	79 185	.....	79 185
Zusammen		145 647	246 632	136 438	246 632
		528 717			

19. Die Postsparkassen und die ländliche Arbeiterbevölkerung.

Das neuerdings nicht allein in Deutschland, sondern auch in anderen Staaten des Festlandes in den Vordergrund getretene Bestreben, nach dem Vorbilde Englands und Italiens durch Errichtung von Postsparkassen die weit verzweigten Einrichtungen der Postverwaltung dem Sparsinne der Bevölkerung dienstbar zu machen, ist kürzlich in den Verhandlungen des deutschen Landwirthschaftsraths, und zwar bei Gelegenheit der Berathung über die Arbeiterhilfskassen auf dem Lande, in der Sitzung vom 27. Januar zur Erörterung gekommen.

Dem diesjährigen Archiv des deutschen Landwirthschaftsraths Heft Nr. 2, in welchem das Referat und die Verhandlung über den zuletzt bezeichneten Gegenstand enthalten sind, entnehmen wir folgende interessante Mittheilungen.

Digitized by Google

Von den landwirthschaftlichen Centralvereinen Deutschlands sind nur sieben der an sie von dem deutschen Landwirthschaftsrathe ergangenen Aufforderung nachgekommen, Material über die bestehenden Arbeiterhilfskassen einzusenden, ein Beweis, wie wenig diese Hilfskassen bisher auf dem Lande in Deutschland Verbreitung gefunden haben. Von diesen wenigen Centralvereinen haben sich noch drei, diejenigen in Stuttgart, Karlsruhe und Weimar, bestimmt dahin ausgesprochen, daß solche Hilfskassen weder vorhanden seien, noch eine genügende Veranlassung zur Errichtung derselben vorliege, da durch die in den bezüglichen Ländern bestehenden Einrichtungen von Krankenhäusern, Krankenkassen und Sparkassen, sowie durch die günstig gebotene Gelegenheit der Anlage von Ersparnissen in Renten-, Lebens- und sonstigen guten Versicherungskassen den Bedürfnissen der ländlichen Bevölkerung in ausreichender Weise Rechnung getragen sei. Die übrigen Berichte der Centralvereine in Bremen, Ober-Elsaß, Halle an der Saale und Braunschweig lassen namentlich mit Rücksicht auf die aus dem Freizügigkeitsgesetze sich ergebenden Schwierigkeiten erkennen, daß die Errichtung von Arbeiterhilfskassen auf dem Lande sich nur für solche Gegenden empfiehlt, in welchen ein ständiger Arbeiterstand vorhanden ist.

In letzterer Beziehung hat der Centralverein in Braunschweig auf die wesentlichen Vortheile, welche sich für den kleinen oder mittleren Grundbesitz mit einer ständigen Arbeiterbevölkerung aus der Einrichtung zweckentsprechender Wohlthätigkeitsanstalten, als Sparkassen, Armenhäuser, Altersversicherungen, ergeben können, durch Hervorhebung der auf den Gütern Luclum, Calvörde und Dorst bestehenden und von den Besitzern unterhaltenen gleichartigen Einrichtungen hingewiesen. Ebenso ist in dem Bericht des Centralvereins in Halle an der Saale durch ausführliche Beschreibung der von dem Grafen zu Stolberg-Wernigerode errichteten Arbeiterkrankenkasse und Arbeiterpensionskasse den Großgrundbesitzern der Beweis geliefert, wie segensreich derartige Wohlfahrtsanstalten auf die ansässige ländliche Bevölkerung einzuwirken im Stande sind.

Auch im Großherzogthum Hessen bestehen mehr oder minder entwickelte Arbeiterhilfskassen, welche den Zweck verfolgen, den Mitgliedern in Erkrankungsfällen Geldunterstützungen zu gewähren, und bei Sterbefällen den Hinterbliebenen durch Zahlung eines Beitrags die Unkosten des Begräbnisses zu erleichtern. Mehrere dieser Vereine verbinden hiermit noch den Zweck der Erstrebung und Erhaltung allgemeiner Bildung, Berufskenntniß und guter Sitte, welcher in der Bestimmung seinen Ausdruck findet, daß Trinker, Arbeitsscheue, Müßiggänger, sowie Streitsüchtige aus dem Vereine ausgeschlossen, bz. ausgewiesen werden können.

Bei allen diesen Vereinen und Wohlthätigkeitsanstalten ist die Mitgliedschaft natürlich an den Aufenthalt in dem betreffenden Orte oder Gutsbezirke gebunden, für den wandernden Arbeiter aber in keiner Weise Sorge getragen, ein Mangel, welcher in der vorbezeichneten Berathung des Landwirthschaftsraths volle Würdigung fand. Als ein Mittel, diesem Uebelstande abzuhelfen und zur Abschwächung der nachtheiligen Folgen der Freizügigkeit beizutragen, wurde nun die Errichtung von Postsparkassen und die unter dem Namen »Kaiser-Wilhems-Spende« beabsichtigte Gründung einer allgemeinen deutschen Stiftung für Alters-, Renten- und Kapitalversicherung hervorgehoben, da diese Einrichtungen so recht geeignet wären, dem landwirthschaftlichen Arbeiter auch fern von seiner Heimath Gelegenheit zur Anlage seiner Ersparnisse zu geben, und demselben die Möglichkeit seiner Versorgung im Alter zu sichern.

Digitized by Google

Im Laufe der Verhandlung wurde bezüglich der Postsparkassen, unter Hervorhebung der mit denselben in England und Belgien erzielten bedeutenden Erfolge, erwähnt, daß es sich bei Erreichung des vorbezeichneten Zweckes nicht etwa um eine Verbindung der Postanstalten mit den bestehenden Sparkassen handele, eine Einrichtung, welche bereits in Frankreich ohne nennenswerthen Erfolg versucht worden sei, sondern daß wirkliche vom Reiche gewährleistete Postsparkassen in Frage kämen, welche neben den bestehenden Sparkassen als Ergänzung der letzteren zu errichten wären.

Von anderer Seite wurde die Befürchtung ausgesprochen, daß die Einrichtung von Postsparkassen eine Beeinträchtigung des Wirkungskreises der bestehenden Sparkassen zur Folge haben würde, und trotz des Anerkenntnisses, daß die Neigung der arbeitenden Bevölkerung zur Sparsamkeit in Folge des sich steigernden Materialismus der jetzigen Zeit zurückgegangen sei, entgegen den bisherigen Erfahrungen in Zweifel gestellt, daß eine Vermehrung der Sparkassen dazu beitragen werde, den Sparsinn im Volke wieder mehr und mehr zu beleben.

Dieser Einwand fand jedoch unter Darlegung der in der Provinz Westfalen, insbesondere im Kreise Bielefeld bestehenden Sparkassenverhältnisse sofortige Widerlegung.

Nachdem noch die in Anregung gebrachte Einführung obligatorischer Arbeiterhilfskassen nach dem Vorbilde der bestehenden Knappschaftskassen mit Rücksicht auf die eigenthümlichen Verhältnisse der landwirthschaftlichen Arbeiter als undurchführbar und unter Hinweis auf den Zweck der Kaiser Wilhelms-Spende als entbehrlich bezeichnet worden war, fand die Verhandlung über das Bedürfniß der Errichtung von Arbeiterhilfskassen in nachstehendem, einstimmig gefaßten Beschlusse Ausdruck: »Der deutsche Landwirthschaftsrath hält die immer weitere Ausdehnung der Hilfskassen und Sparinstitute für die landwirthschaftlichen Arbeiter für ein dringendes Bedürfniß, erkennt mit Dank die im Interesse der Arbeiterbevölkerung beabsichtigte Einrichtung von Postsparkassen, sowie die in Aussicht genommene Verwendung der Wilhelms-Spende an und ersucht den Herrn Reichskanzler, den für die weitere Verbreitung des Hilfskassenwesens erforderlichen Maßregeln seine Aufmerksamkeit zu schenken.«

---

20. Die Fremdwörter in der deutschen Sprache und ihre Verdeutschung.

Herr Professor Dr. D. Sanders hat in seinen »Deutschen Sprachbriefen«, auf deren Erscheinen in der diesjährigen Nr. 3 des Archiv für Post und Telegraphie hingewiesen worden ist, eine beherzigenswerthe Abhandlung über die Fremdwörter in der deutschen Sprache veröffentlicht.

Wir lassen den gedachten, im 8., 9. und 10. Sprachbriefe enthaltenen Aufsatz nachstehend folgen.

»Es ist eine eigenthümliche Erscheinung, daß unter allen Bildungsvölkern fast allein die Deutschen neben dem Wörterbuch ihrer Sprache noch ein eigenes Fremdwörterbuch bedürfen, ja daß eigentlich nur das letztere als ein wirkliches Bedürfniß von vielen Deutschen, welche sich wenigstens selbst zu den Gebildeten zählen, anerkannt

Digitized by Google

wird, während sie eines deutschen Wörterbuches entrathen zu können glauben. Durch die falsche Anwendung, Aussprache, Schreibweise eines Fremdwortes würden sie fürchten, sich eine Blöße zu geben und einen Mangel an Bildung zu verrathen, von dessen weit stärkerem Hervortreten in dem willkürlich regellosen Gebrauch und in der Verwahrlosung der Muttersprache sie nicht einmal eine Ahnung haben.

Diese eigenthümliche Erscheinung hängt einerseits zusammen mit dem wenig ausgebildeten Sinne der Deutschen für sprachliche Formvollendung, andererseits aber ist sie in der Eigenartigkeit unserer heutigen Schriftsprache selbst begründet.

Ich darf hier wohl an Das erinnern, was in Betreff jener ersten Seite in seiner meisterhaften Rede »Ueber eine Akademie der deutschen Sprache« (Berlin 1874) der ausgezeichnete Du Bois-Reymond[1]) so beredt und überzeugend ausgesprochen, und darf ferner hier wieder auf die Worte hinweisen, die bereits in der Einleitung zu diesen Briefen (S. 4) aus Ernst Moritz Arndt's Abhandlung »Ueber Volkshaß und über den Gebrauch einer fremden Sprache« angeführt sind und in deren Verlauf er weiter sagt:

»Die Sprache heißt rauh und spröde, weil Keiner sich die Mühe giebt, sie wohllautend und biegsam zu machen, noch ihr Wohllautendes und Biegsames aufzusuchen. Sie heißt verworren und verwickelt, weil Niemand strebt, ihren tiefen Gedankenreichthum und ihre unendliche Beweglichkeit in Gestalten und Biegungen bis zur Klarheit und Leichtigkeit durchzuarbeiten. Sie heißt unvollkommen und arm für den Gebrauch der feineren und höheren Gesellschaft und für die Bezeichnung der Beziehungen und Verhältnisse dieser Gesellschaft, weil diese Gesellschaft das Unmögliche verlangt, daß die Sprache sich ohne ihre Hülfe von selbst für sie machen und bilden soll, da sie sich doch mit einer unverantwortlichen Vernachlässigung und Zurücksetzung so lange schon von ihr zu einer fremden gewandt haben, welche sie als etwas Vornehmeres über sie stellen. Die Sprache heißt unbehülflich für die Bezeichnung neuer Erfindungen und Gegenstände, weil Niemand sie gründlich versteht und weil die schimpflichste Faulheit es bequem findet, von den Franzosen Benennungen zu borgen, welche sie von den Todten, von den Lateinern und Griechen, geliehen und nach ihrer Weise aufgestutzt haben und welche die Geläufigkeit ihrer Zungen in die eigene und in fremde Sprachen einführt«.

So geißelt mit scharfem, aber nicht unverdientem Spott Arndt jene Schwäche der Deutschen, welche sich früher mehr als jetzt in der übermäßigen Schätzung und Pflege des Fremden kund gab neben der Geringschätzung und Vernachlässigung des Eigenen, das ja nach dem bezeichnenden Ausdruck »nicht weit her« ist. Und Du Bois-Reymond weist dazu noch hin auf die geringe Ausbildung unseres Sinnes für eine bis ins Einzelne geregelte, richtige, reine und schöne sprachliche Form im Vergleich z. B. zu den Franzosen, ohne dabei zu verschweigen, daß bei diesen die Vergötterung der schönen Rede zu weit gehe, während er andererseits beklagt, daß mit seltenen Ausnahmen jeder Deutsche spreche, wie ihm der Schnabel gewachsen, schon zufrieden, wenn der Gedanke den Ausdruck nur ungefähr decke, und daß die Mehrzahl auch der gebildeten Deutschen von dem doch heilsamen Zwange eines geregelten sprachlichen Zustandes keine Ahnung habe und die Regelung als etwas Gleichgültiges betrachte, wenn sie ihr nicht gar die aus der Gesetzlosigkeit entsprin-

[1]) Vgl. z. B. auch P. D. Fischer in dem »Magazin für die Literatur des Auslandes« Bd. 43 S. 639 b.

Digitized by Google

gende Ungebundenheit vorziehe. Die beklagenswerthe Erfahrung, daß so vielen Deutschen noch immer ein Fremdwörterbuch für ein dringenderes Bedürfniß gilt als das deutsche, erklärt sich aus den vorstehenden Bemerkungen oder Andeutungen; aber die eigenthümliche Erscheinung, daß in der That für Deutsche neben einem Wörterbuch der Muttersprache ein eigenes für die Fremdwörter erforderlich ist, beruht — wie bereits oben gesagt — auch auf der Eigenheit unserer heutigen Schriftsprache selbst in ihrem Verhalten zu den eingedrungenen Fremdwörtern. Sie läßt — und zwar nur allzuleicht und allzureichlich — Fremdes in sich einströmen, aber doch meist nur etwa wie Oel ins Wasser, ohne sich wirklich damit zu vermischen und es in sich aufzunehmen. Die Fremdwörter bleiben zumeist in ihrem Wesen und Kern unverändert; nur in der Endung und Biegung erfahren sie eine leichte, äußerliche Umformung insoweit, daß sie sich wenigstens einigermaßen in das Gefüge deutscher Rede einordnen lassen. Aber immer bleiben sie dann für das deutsche Ohr und Gefühl etwas Fremdes und Fremdartiges und finden deshalb mit Recht keine Aufnahme in dem eigentlichen deutschen Wörterbuch, sondern erfordern bei ihrem nur zu häufigen und reichlichen Vorkommen ein eigenes »Fremdwörterbuch«. Völkern freilich, denen in ihren aus ältern Sprachtrümmern hervorgegangenen und zusammengeschmolzenen Sprachen das Gefühl und Bewußtsein eines ureigenen Grundstocks im Wortschatz abgeht, genügt statt der innern Gleichartigkeit, welche der Deutsche für die als deutsch anzuerkennenden Wörter fordert, für die ihren Sprachschatz bildenden Wörter schon eine äußere Gleichförmigkeit in der Aussprache, Endung und Biegung. Unsere ältere Sprache, wie noch die Volkssprache in den Mundarten, setzte der eindringenden Fremdwörterfluth einen stärkeren Damm entgegen als unsere heutige Schriftsprache, namentlich aber duldete sie nicht leicht etwas Fremdartiges in sich; vielmehr strebte sie, wenn einmal Fremdes unabweislich eingedrungen, dies in seinem Kern und Wesen umartend sich anzuähnlichen, um es sich dann wirklich zu eigen zu machen und einzuverleiben. Solche durch anartende Umformung dem Deutschen vollkommen angeeigneten Wörter[1]) erklingen nun ganz wie heimische und gelten im allgemeinen Volksbewußtsein auch für echt deutsche. Es erscheint zweckmäßig, von solchen durch Umformung vollständig deutsch gewordenen Fremdwörtern eine nicht zu geringe Anzahl in alphabetischer Reihe dem Leser hier vorzuführen oder in die Erinnerung zu rufen, wie:

Abenteuer, Abt, Ackerwurz, Anker, Arche, Armbrust, Arzt, Aschlauch, Baldrian, Banner, Becher, Becken, Bibel, Bischof, Brief, Brille, Büchse, Butter, Dame, Dattel, Degen, Dichter, Dom, Eichhorn, Engel, Eppich, Esel, Essig, Estrich, Fabel, Falke, falsch, Feige, Felleisen, Fenchel, Fenster, Fibel, Fieber, Fiedel, Flamme, Flasche, Flegel, Flöte, Form, Forst, Geschwader, Greuze, Hahnrei, Haselwurz, Insel, Kaiser, Kampf, Kanzel, Karfunkel, Käse, Kelch, Kelter, Kerbel, Kerker, Kette, Ketzer, Kirche, Kirsche, Kissen, klar, Klasse, Kloster, kochen, Koller, Kopf, Körper, Kreuz, Krone, Kupfer, Kürbis, kurz, Kutte, Lampe, Lanze, Lärm, Laune, Liebstöckel, Lilie, Linse, Litze, Mandel, Markt, matt, Matte, Mauer, Meier, Meister, Messe, Meßner, Mette, Minze,

[1]) S. namentlich Wilhelm Wackernagel »Die Umdeutschung fremder Wörter« (2. Ausg., Basel 1862) und vergl. z. B. im »Programm des Zwickauer Gymnasiums 1865« die »Zusammenstellung der Fremdwörter des Alt- und Mittelhochdeutschen nach sachlichen Kategorien« von Wilhelm Wendler u. s. w.

Digitized by Google

Möbel, Mohr, Mönch, Mörser, Mörtel, Münster, Münze, Murmelthier, Neger, Oel, opfern, Orgel, Pacht, Palme, Panzer, Papst, Pelz, Petschaft, Pfaffe, Pfalz, Pfarre, Pfau, Pfeffer, Pfefferminze, pfeifen, Pfeiler, Pferch, Pferd, Pfifferling, Pfingsten, Pfirsich, Pflanze, Pflaster, Pforte, Pfosten, pfropfen, Pfründe, piepen, Pilger, Pinsel, Pips, Planke, Platte, Platz, Pöbel, Port, Post, Posten, predigen, Preis, preisen, preis geben, Priester, Prinz, Probe, Propst, prüfen, Pult, Pulver, pur (= lauter), Rang, Regel, Reis, Rettig, Rose, rund, Sammet, Schach, schachmatt, Scharlach, Schindel, Schleuse, schreiben, Schrift, Schule, segnen, Seide, Seife, Sendgericht, Senf, Silbe, Sold, Spargel, Speer, spenden, Spiegel, Spittel, Stiefel, (Vogel) Strauß, Tafel, Tempel, Teufel, Tinte, Tisch, torkeln, Trichter, Veilchen, Vogt, Wein, Weste, Zettel, Ziegel, Zins, Zoll, Zucker, Zwiebel u. s. w.

Wie so ganz anders muthen diese deutsch umgearteten Wörter den deutschen Hörer an als die bis etwa auf einigermaßen deutsche Zustutzung der End- und Biegungssilben roh und unverändert übernommenen, im deutschen Volksbewußtsein immer als undeutsch und fremdartig empfundenen Fremdwörter. Wem das Gefühl für Einheit und Reinheit der Sprache nicht ganz abhanden gekommen, dessen Ohr muß durch die Einmischung des Fremdartigen, auch wenn er den Sinn vollkommen versteht, empfindlich verletzt werden. Dazu ist aber für die — fremder Sprachen unkundige — große Masse des Volks zugleich alles Undeutsche auch etwas Undeutliches, Unverstandenes und Unverständliches, und so entsteht durch die Einmischung des Fremdartigen nicht bloß eine das feinere Sprachgefühl beleidigende Ungleichartigkeit und Buntscheckigkeit, sondern auch geradezu ein die Volksverständlichkeit schwer beeinträchtigendes Kauderwälsch.

Ich will, weil in solchen Fällen Beispiele am anschaulichsten und eindringlichsten wirken, wenigstens einen kurzen, aber schlagenden Beleg für das Gesagte hier einrücken:

»Ehe ich diese interessante Komposition moderner Anmaßung, raffinierter Mißverständnisse und barbarischer Vorurtheile in ihre ursprünglichen Elemente analysiere, muß ich einige Worte über die einzigen gültigen objektiven Principien des ästhetischen Tadels voranschicken. Dann wird es nicht schwer sein, den subjektiven Ursprung der konventionellen Principien dieser pathetischen Satire zu deducieren«.

Dieser Satz, der unter 48 Wörtern 16 (also ein volles Drittel) Fremdwörter enthält, findet sich in der Schrift »Die Griechen und Römer« von Friedrich Schlegel[1]), demselben Friedrich Schlegel, der späterhin (s. sein »Deutsches Museum« Wien 1812 im Septemberheft) zu einem über die Verwahrlosung unserer Muttersprache handelnden Aufsatz — wie man sieht, aus Selbsterfahrung, und hoffentlich auch aus reuiger Selbsterkenntniß — die Bemerkung machte:

»Ich würde über diesen Punkt noch ganz anders reden wie Herr von Steigentesch, wenn ich einmal sprechen sollte, wie mirs ums Herz ist. Auch die Schriftsteller haben ihren guten und vollen Antheil an dieser furchtbaren Sprachverwilderung. ..... Das Ding oder Wesen, wie man es sonst nennen will, was viele unserer Schriftsteller schreiben, ich meine

[1]) Neustrelitz 1797, Bd. 1 S. 166.

Digitized by Google

auch solche, die ich selbst an Geist und Gehalt zu den besseren und besten zähle, kann ich wenigstens für Deutsch gar nicht anerkennen. Ein unnatürliches Zwitterwesen ist es, ein widerartiger Mischling, aus dem Abfall aller andern Sprachen, besonders der französischen, durch einander gerührt u. s. w.«

In der zu Anfang dieses Aufsatzes erwähnten Schrift hatte E. M. Arndt ausgerufen:

»Ich kann wohl fragen: wer versteht noch Deutsch? Denn eine Sprache muß verarmen und sich verdunkeln und erlöschen, von welcher ganze Seiten geradezu brachliegen und nicht bearbeitet werden. Wenn unsere höhere Welt Deutsch spricht, greift sie nicht jeden Augenblick nach einem französischen Wort und nach einer französischen Wendung? Wenn wir über Staatskunst, Kriegswesen, ja nur von einem Gefecht sprechen oder es beschreiben, gebärden wir uns nicht, als hätten wir gar keine Sprache, als seien wir ganz ohne Geist, ohne Begriffe und ohne Zeichen für Geist und Begriffe? als seien wir in den Anfängen unserer Bildung und müssen Alles von Fremden holen? wir Reichen, die vergessen haben, wie reich wir sind? u. s. w.«

und dann hat er schließlich als Muster einen Schlachtbericht aus dem fremden Kauderwälsch in wirkliches Deutsch übertragen. Diese Gegenüberstellung verdient auch heute noch nachgelesen zu werden. Eigentlich wollte er auch ein Stück aus den Schriften eines der himmelstürmenden Philosophen nehmen und daran zeigen, wie von diesen die Muttersprache gebraucht und gemißbraucht werde und wie aus allen möglichen Sprachen der Welt Worte zusammengetragen werden, damit der sinnvolle Unsinn ja ein recht räthselhaftes und übermenschliches Ansehen gewinne. »Allein« — so fährt er fort — »bei näherer Betrachtung unterließ ich Beides, das Einrücken und das Uebersetzen desselben ins Deutsche, theils weil die Art Jedermänniglich bekannt ist, theils weil ich verzweifelte, das Unerklärbare erklären und das Unübersetzliche übersetzen zu können.«

Wir wollen hier wenigstens versuchen, die oben mitgetheilte kurze Stelle von Fr. Schlegel, in welcher allein bei Weitem mehr undeutsche Wörter vorkommen, als Luther in seiner ganzen Bibelübersetzung gebraucht hat, aus ihrem Kauderwälsch ins Deutsche zu übertragen. Hier würde sie etwa so lauten:

»Ehe ich diese geistreiche Verquickung neuzeitlicher Anmaßung, ausgeklügelter Mißverständnisse und ungebildeter Vorurtheile in ihre ursprünglichen Bestandtheile auflöse, muß ich einige Worte über die einzig gültigen gegenständlichen Grundsätze des Tadels in Bezug auf das Kunstschöne voranschicken. Dann wird es nicht schwer sein, den unsachlichen Ursprung der nur hergebrachten Grundsätze dieser hochtrabenden Spottrede darzuthun.«

Allerdings mag eine solche rein deutsche Darstellung dem Schriftsteller, zumal dem bisher darin ungeübten, mehr Mühe kosten als die lotterige Weise, wonach er jedesmal das ihm zuerst in die Gedanken oder in die Feder kommende Wort niederschreiben zu dürfen glaubt, ohne auch nur darüber nachzudenken, ob nicht die reiche Fülle des deutschen Wortschatzes ihm einen vollgültigen Ersatz für das Auszudrückende darbietet. Aber wer diese Mühe scheuet, sollte auch nicht auf den Namen eines Deutschschreibenden, am wenigsten auf den eines deutschen Schriftstellers An-

Digitized by Google

spruch erheben dürfen. »Es ist« — sagt Du Bois-Reymond in seiner mehrerwähnten Rede — »nicht von Jedem zu verlangen, daß er geistreich, fein, schwunghaft schreibe, daß er mit sinnvollen Wendungen den Leser gewinne, mit treffenden Gleichnissen ihn erfreue, durch Leidenschaften ihn fortreiße. Dagegen ist von Jedem zu verlangen, daß er in gutem Deutsch seine Meinung bündig, kurz und klar mittheile.« Dies sind, wie er ganz richtig sagt, nur die grundlegenden Eigenschaften des Stils, welche bei einem gewissen Grad von Begabung Jeder durch Schulung sich aneignen kann. Aber gerade an der nöthigen Schulung und Selbstzucht in Beziehung auf die Richtigkeit und namentlich auch auf die Reinheit des Ausdrucks haben wir Deutschen mit Einschluß unserer vortrefflichsten Schriftsteller (wie ich unten an dem Beispiel Goethe's belegen werde) es bisher immer noch fehlen lassen. Man wird sich schwer auch nur die Möglichkeit vorstellen können, daß bei irgend einem andern Volke als bei dem deutschen jemals irgend ein Schriftsteller, viel weniger einer von dem Range Friedrich Schlegel's, seinen Lesern einen Satz bieten dürfte, in welchem nur zwei Drittel der Wörter dem anerkannten Wortschatz der eigenen Sprache angehören, ein volles Drittel aber aus lässiger Bequemlichkeitsliebe fremden Sprachen entlehnt ist. Man mache es sich ferner nur einmal streng zum Gesetz, Fremdwörter in der Rede und namentlich in der Schrift niemals anders als mit dem vollen Bewußtsein ihrer Unentbehrlichkeit und Unersetzlichkeit zu gebrauchen: und bald wird man selbst mit Staunen wahrnehmen, für wie viele der nach der bisherigen lässigen Uebung massenweis sich zudrängenden Fremdlinge bei reiflichem Nachdenken schon der anerkannte deutsche Wortschatz bequemen und vollgültigen Ersatz darbietet. Freilich, ganz ohne Fremdwörter auszukommen, ist in einer Bildungssprache weder möglich noch räthlich, und wohlmeinende, aber unverständige Freunde einer rein deutschen Sprache haben durch ihren das Kind mit dem Bade ausschüttenden Uebereifer der guten Sache vielleicht nicht minder geschadet als die gegen die Reinheit der Sprache Gleichgültigen, welche aus lässiger Bequemlichkeitsliebe allem andrängenden Fremden ohne Auswahl Thor und Thür geöffnet.

Das früher (in den Mundarten noch jetzt) geübte Mittel der Umdeutschung ist in unserer heutigen Schriftsprache höchstens nur noch für Fremdwörter anwendbar, die keiner eigentlichen Anähnlichung und Anartung bedürfen, sondern unverändert oder mit leichter Umgestaltung der Endung schon ganz deutschartig erklingen, wie manche der in dem obigen Verzeichniß enthaltenen Wörter, ferner z. B. Order (mit der Fortbildung beordern u. s. w.) aus dem französischen ordre und, um auch ein Beispiel eines erst in der jüngsten Zeit dem deutschen Wortschatz einverleibten Ausdrucks zu geben, aus dem englischen strike — der Streik nebst streiken, Streiker u. s. w. Diese zunächst aus England herübergekommenen Ausdrücke sind so mächtig und tief ins Volk eingedrungen und haben dabei, ihre deutsche Abstammung nicht verleugnend, so echt deutschen Klang, daß der strengste Eiferer für die Reinheit der deutschen Sprache sie jetzt nicht mehr aus dem deutschen Wortschatz und Wörterbuch wird zurückweisen können. Aber eben dieser vollständigen Einbürgerung und so zu sagen Eindeutschung halber wird man richtig diesen Wörtern nun auch die vollständige deutsche Schreibweise geben, also Streik, nicht mehr Strike oder strike, was so lange vollberechtigt war, wie diese Bezeichnung für die Arbeitseinstellung in Masse nur für englische Verhältnisse galt. Dagegen würde ein nur einigermaßen sorgfältig Schreibender für die Gegenmaßregel der Arbeitgeber, sofern es sich nicht etwa um besondere englische Verhältnisse handelt, nicht

Digitized by Google

den fremdartigen englischen Ausdruck lock-out roh ins Deutsche herübernehmen, sondern vielmehr dem Sinn gemäß ins Deutsche übertragen, etwa durch Arbeitssperre u. s. w.

Kühnere An- und Umdeutschungen von Fremdwörtern aber verschmäht die heutige Schriftsprache entschieden und enthält sich sogar mancher in die frühere aus der Volkssprache übergegangenen. Aus Scheu, daß man ihm den Gebrauch der volksthümlichen Umdeutschungen als Unkenntniß der fremden Sprachen auslegen könnte, sagt und schreibt mancher Bildungsbeflissene heute lieber: oblong als ablang, Blanchette als Blankscheit u. s. w. Freilich sind in diesen Fällen Beides, das Fremdwort und die Umdeutschung, überflüssig, da wir für diese Begriffe gute deutsche Ausdrücke in länglich und Schnürleib- oder Mieder-stange besitzen.

Ferner aber hat auch schon unsere ältere Sprache manches unverähnlichte Fremdwort in sich aufgenommen, das nun, trotz der undeutschen Betonung und Aussprache, durch den langjährigen und häufigen Gebrauch so tief ins Volksbewußtsein eingedrungen ist, dort Wurzel geschlagen und sich in Ableitungen und Zusammensetzungen so verzweigt hat, daß man nothgedrungen auf Grund der Verjährung es, zwar nicht als eingeartet, doch als eingebürgert und unwiderruflich zum Wortschatz gehörig wird anerkennen müssen. Solche Wörter sind z. B.: Natur mit natürlich; Figur mit figürlich u. s. w.; Musik mit Musiker, Musikant u. s. w.; Fabrik, Fabrikant u. s. w.; Person, persönlich u. s. w.; Religion u. s. w., und selbst: Katechismus u. s. w., vergl. auch aus deutschem oder umgedeutschtem Stamm mit fremder Endung Soldat u. s. w.

Die um- und eingedeutschten, und ferner solche ganz volksübliche und volksverständliche Fremdwörter aus dem deutschen Wortschatz streichen zu wollen, kann nur dem unverständigen Uebereifer einfallen, obgleich natürlich an passender Stelle in bestimmtem Sinne namentlich für die letzteren auch urdeutsche Wortbildungen mit Berücksichtigung der Begriffsabschattungen für die sinnverwandten Ausdrücke ihre vollberechtigte, bedeutsame Anwendung finden, vergl. z. B. für Katechismus — Kinderlehre, Frag- und Antwortbuch, Fragebuch u. s. w.; für Religion — Glaube, Gottesglaube, Gottesverehrung, Gottesdienst, Gotteslehre, Gottesthum u. s. w.; für Musik u. s. w. — Tonkunst, Tonkünstler, Spielmann u. s. w.; für Soldat — Krieger u. s. w.

Im Gegensatz zu den in ihrem Uebereifer unverständigen Sprachreinigern hat schon der bedächtige Leibnitz[1]) die Nothwendigkeit erkannt, »gewisse noch gleichsam zwischen Deutsch und Fremd hin und her flatternde Wörter ein- für allemal für deutsch zu erklären u. s. w.«

Schon im Frühern ist angedeutet und es versteht sich auch wohl ohne Bedenken von selbst, daß bei der Besprechung ausländischer, von unsern deutschen abweichender Verhältnisse die genaue fremdländische Bezeichnung nicht aus thörichter Deutschthümelei durch ungenaue oder gar durch falsche und schiefe Verdeutschungen ersetzt werden dürfe, wie denn z. B. auch die über die Gleichartigkeit und Reinheit so eifersüchtig wachenden Franzosen in solchen Fällen naturgemäß und unbedenklich die fremden Bezeichnungen anwenden. Das Zwitterwort Vizekönig ist gewiß für

[1]) In seinen heute noch sehr lesens- und beachtenswerthen »Unvorgreiflichen Gedanken, betreffend die Ausübung und Verbesserung der deutschen Sprache« 96 ff.

Digitized by Google

den reinen deutschen Stil nicht zu empfehlen und, wo es sich um eine allgemeine Bezeichnung des Begriffs handelt, verdienen Ausdrücke, wie: des Königs (oder der königliche) Stellvertreter, Statthalter u. s. w., der Unterkönig, Schaltkönig u. s. w. entschieden den Vorzug. Aber für ganz bestimmte Verhältnisse wird grade der achtsame und sorgfältige Schriftsteller z. B. das spanische Virey verwenden und, zur Unterscheidung von dem früheren Titel der Statthalter als Wali, den jetzigen Herrscher von Aegypten als Chedîwe bezeichnen[1]) u. A. m.

Dazu kommen dann noch die bis auf geringe Abweichungen der Aussprache und Biegungsendungen fast in allen Bildungssprachen übereinstimmenden Kunstausdrücke, wenigstens für die streng fachmäßige und wissenschaftliche Behandlung, denn für die allgemeinere, zumal in Volksschriften, wird man wohl thun, zur Erklärung und Verdeutlichung wenigstens bei der ersten Einführung jedes Kunstwortes, so weit es irgend möglich, eine treffende Verdeutschung beizufügen und vielleicht damit auch späterhin nach Bedarf abzuwechseln. Der geneigte Leser wird wohl eine hergehörige Stelle aus der erwähnten Schrift von Leibnitz mit leichter Anpassung an die heutige Schreibweise hier nicht ungern eingerückt sehen:

> »Hernach vermeine ich, daß ein Unterschied zu machen unter den Arten der Zuhörer oder Leser; denn, was für Männiglich geredet oder geschrieben wird, als z. B. was man prediget, soll billig von Jedermann verstanden werden; was aber für Gelehrte, für den Richter, für Staatsleute geschrieben, da kann man sich mehr Freiheit nehmen. Es kann zwar auch zu Zeiten ein lateinisches oder aus dem Lateinischen gezogenes Wort, wobei ein sonderlicher Nachdruck, von einem Prediger gebraucht werden, ein lateinisches, sage ich, denn das Französische schickt sich meines Ermessens gar nicht auf unsere Kanzel; es ist aber alsdann rathsam, daß die Erklärung alsbald dabei sei, damit beider Art Zuhörern ein Genüge geschehe u. s. w.«

In dem angegebenen Umfange werden meines Erachtens bedächtige, von engherziger und dumpfgeistiger Beschränktheit sich frei erhaltende Freunde der Sprachreinheit fremdher stammende und fremde Wörter als berechtigt in der deutschen Sprache anerkennen; aber auch außerhalb dieser Begrenzung wird man noch gar manches von einem feinern Ohr als störende und fremdartige Entstellung der reinen Sprache empfundene Fremdwort einstweilen dulden müssen und an der gehörigen Stelle mit dem vollen Bewußtsein, warum man es thut, es selbst verwenden. Es ist eben nicht möglich, das seit Jahrhunderten auf dem Felde der deutschen Sprache wuchernde, theilweise sogar gehegte und gepflegte Unkraut mit einem Mal auszujäten und die dadurch entstandenen Lücken sofort mit guten heimischen Anpflanzungen genügend und vollständig auszufüllen. Der eben so bedächtige wie feinfühlige Lessing, dieser große Meister des deutschen Stils, der uns Allen auch in der sorgfältigen und liebevollen Pflege und dem verständnißvollen An- und Ausbau der Sprache als glänzendstes Musterbild voranleuchtet, hatte sich bekanntlich zu eigenem Gebrauch eine Sammlung von guten, aber wenig üblichen Ausdrücken angelegt, die ihm zur Ausfüllung irgend einer Lücke geeignet schienen und von denen er dann auch manche durch den Gebrauch in seinen Schriften in Umlauf gesetzt. In diesem Verzeichniß finden wir denn z. B. die hergehörige sehr beachtens- und beherzigens-

[1]) Siehe z. B. Heinr. Stephan, »Das heutige Aegypten«. Leipzig 1872. S. 151.

Digitized by Google

werthe Bemerkung, daß er in seiner »Emilia Galotti« an einer Stelle statt Kopie hätte Abbild setzen können, »wenn es im Dramatischen nicht mehr darauf ankäme, der Person eher angemessene als gute Worte in den Mund zu legen.«

Vergleichen wir mit diesem eben so von sprachlichem Feingefühl wie von maßvoller Berücksichtigung der bisherigen Sprachentwicklung zeugenden Verfahren Lessing's das zweier andern um unsere Sprache hoch verdienten Männer, die aber beide, der eine durch Mißachtung der Sprachreinheit, der andere durch Uebereifer für dieselbe uns das Richtige verfehlt und dadurch ihre hohen Verdienste um unsere Sprache beeinträchtigt zu haben scheinen.

Der erste dieser Männer ist, wie wir mit Bedauern, aber der Wahrheit gemäß aussprechen müssen, unser größter Schriftsteller: Goethe. Wir führen als Beleg dafür hier eine schon früher von uns ins Auge gefaßte Stelle an, in welcher der Glanz und das Gewicht des Namens und das von uns bereitwillig anzuerkennende und anerkannte Wahre uns über das Irrige und Falsche nicht blenden und täuschen dürfen.

Die sich in Goethe's »Sämmtlichen Schriften« (Ausg. in 40 Bdn.) Bd. 32 S. 221 findende Stelle lautet vollständig:

> »Die Muttersprache zugleich reinigen und bereichern ist das Geschäft der besten Köpfe. Reinigung ohne Bereicherung erweist sich öfters geistlos; denn es ist Nichts bequemer als von dem Inhalt absehen und auf den Ausdruck passen. Der geistreiche Mensch knetet seinen Wortstoff, ohne sich zu bekümmern, aus was für Elementen er bestehe; der geistlose hat gut rein sprechen, da er Nichts zu sagen hat. Wie sollte er fühlen, welches kümmerliche Surrogat er an der Stelle eines bedeutenden Wortes gelten läßt, da ihm jenes Wort nie lebendig war, weil er Nichts dabei dachte. Es giebt gar viele Arten von Reinigung und Bereicherung, die eigentlich alle zusammengreifen müssen, wenn die Sprache lebendig wachsen soll. Poesie und leidenschaftliche Rede sind die einzigen Quellen, aus denen dieses Leben hervordringt und, sollten sie in ihrer Heftigkeit auch etwas Bergschutt mitführen, er setzt sich zu Boden und die reine Welle fließt darüber her.«

Es ist jedem mit Goethe's Werken nur etwas inniger Vertrauten zur Genüge bekannt, welch' hohen Werth er mit vollstem Recht auf den Sinn und die Bedeutsamkeit des Ausdrucks gelegt. Besonders nachdrücklich hat er das z. B. in einem Gedicht des westöstlichen Divans über die Nachbildung der hafisischen Form ausgesprochen, wo er es als sein Streben bezeichnet, erst Sinn und dann Worte zu finden und keinen Klang zum zweiten Mal erschallen zu lassen, wenn er nicht besondern Sinn begründe und wie die Verse dort weiter lauten. Bei einem solchen Schriftsteller kann man überzeugt sein, daß die von ihm gebrauchten Fremdwörter an ihrer Stelle für ihn lebendige, bedeutsame und inhaltsvolle waren, und sicher hat er nur allzureichlich Gelegenheit gehabt, aus dem nörgelnden Tadel vieler dieser Fremdwörter und besonders aus vielen dafür ungeschickt genug als Verbesserung vorgeschlagenen Verdeutschungen sonnenklar zu erkennen, daß mancher übereifrige Sprachreiniger von der vollen Bedeutsamkeit und Inhaltsfülle des getadelten Ausdrucks gar keinen rechten Begriff hatte und eben deshalb in einem deutschen Wort einen kümmerlichen und dürftigen Nothbehelf als einen vollgültigen Ersatz darbieten zu können vermeinte. Aus diesem Gesichtspunkte erklärt und rechtfertigt sogar sich

Digitized by Google

ein derber Ausfall Goethe's gegen ungeschickte und geistlose Sprachreiniger, wie sein Wunsch, daß an der Reinigung und zugleich Bereicherung der Sprache sich vorzugsweise nur die besten Köpfe betheiligen möchten. Jedenfalls aber hat in seinem wohlerklärlichen Unmuth er weit über das Ziel hinausgeschossen, wenn in der oben angeführten Stelle er es gleichsam als eine berechtigte Eigenthümlichkeit geistreicher Personen hinstellt, die Rücksicht auf Reinheit der Sprache ganz außer Augen zu setzen und in ausschließlichem Hinblick auf den Inhalt ihren Wortstoff aus den fremdartigsten Bestandtheilen zusammenzukneten. Hier drängt sich Einem unwillkürlich die Frage auf, warum denn z. B. nicht auch ein geistreicher Franzose seinen Wortstoff aus den widerartigen Bestandtheilen verschiedener Sprachen zusammenknetet und durcheinandermengt. Einer weitern Widerlegung jedoch bedarf ein so offenbarer Irrthum nicht[1]). Leider aber haben in Folge desselben Goethe und sein hoher Mitstrebender, Schiller, die Sprachreinheit über Gebühr vernachlässigt und namentlich auch durch ihr verlockendes und vielfach als Rechtfertigung gebrauchtes Beispiel der Ausbreitung und Bereicherung des deutschen Wortschatzes aus eigenen Mitteln empfindlichen Abbruch gethan.

In den entgegengesetzten Fehler aber ist Joachim Heinrich Campe verfallen in seinem »Wörterbuch zur Erklärung und Verdeutschung der unserer Sprache aufgedrungenen fremden Ausdrücke« (neue stark vermehrte und durchgängig verbesserte Ausgabe. Braunschweig 1813). Es wird vergönnt sein, hierüber der Vorrede meines »Fremdwörterbuches« die betreffende Stelle zu entnehmen, um daran die nöthigen weiteren Bemerkungen zu knüpfen.

> »Nicht dringend genug freilich — so habe ich mich dort ausgesprochen — kann das Streben nach möglichster Reinheit des deutschen Ausdrucks empfohlen werden; nicht heiß genug gebraudmarkt die Verunreinigung unserer Muttersprache durch Sudler, die namentlich beim Uebersetzen aus fremden Sprachen und in Zeitungen oft die Mühe scheuen, den richtigen, guten deutschen Ausdruck zu suchen, zuweilen aber sogar thöricht wähnen, durch den Gebrauch von Fremdwörtern in deutscher Rede sich den Schein höherer Bildung geben zu können, und im Rückblick darauf wird man freudig in vollem Maße das Verdienstliche in dem Wirken Campe's anerkennen; aber bei all dieser Anerkennung muß man es doch als einen Irrthum bezeichnen, wenn Campe glaubt, der Verfasser eines Fremdwörterbuches könne und müsse für jedes Fremdwort ein entsprechendes deutsches — finden oder machen, um alles Fremde aus unserer Sprache auszumerzen. Der Wörterbuchschreiber hat überhaupt nicht die Sprache zu »machen«, sondern nur von der gewordenen ein möglichst genaues Bild zu geben. Natürlich wird und muß er bestrebt sein, ein offenes und reges Gefühl zu haben für all die lebensfähigen Keime, aus denen sich eine Bereicherung und Reinigung der Sprache entwickeln kann, und in diesem Sinn wird man ihm wohl auch gern die Berechtigung zugestehen, hier und da einen Vorschlag zu wagen mit dem stillen Wunsch, daß er Anerkennung und allgemeine Aufnahme finden möge.« [2])

---

[1]) Vergl. z. B. die auch in in anderm Betracht sehr lesenswerthe Abhandlung von Dr. W. Buchner (im 15. Jahresbericht der evangelischen höheren Töchterschule in Crefeld 1872): »Die Schule und das Fremdwort«.

[2]) S. »Fremdwörterbuch« von Dr. Daniel Sanders (Leipzig 1871) I. S. XIII.

Digitized by Google

Einige von Campe's Neubildungen für Fremdwörter, wie z. B. Zerrbild für Karikatur; folgerecht und Folgerichtigkeit für konsequent und Konsequenz u. s. w. haben, nachdem er selbst und andere Schriftsteller sie in Umlauf gebracht, allgemeine Anerkennung gefunden und gehören nun vollständig und unwiderruflich dem deutschen Wortschatze an, zu dessen verdienstvollen Mehrern er dadurch unbestritten gehört. Sein den Spott und den Widerspruch so sehr herausfordernder Irrthum bestand jedoch darin, daß er sein, des Einzelnen, unbestreitbares Vorschlagsrecht zu Neubildungen mit dem nur dem gesammten Volk zustehenden Anerkennungs- und Bestätigungsrecht verwechselte, wie er denn auch die ganze massenhafte Spreu seiner nicht allgemein anerkannten Wortgebilde nicht etwa im Winde verwehen lassen wollte, sondern sie ebenso wie die als kernhaft anerkannten wenigen Fruchtkörner darunter in das von ihm veranstaltete deutsche Wörterbuch eintragen ließ. Ein neues Wort zu bilden, das ihm als eine glückliche Bereicherung des deutschen Sprachschatzes erscheint, hat nicht nur der Einzelne ein Recht, sondern er erfüllt damit auch eine vaterländische Pflicht und es ist ihm auch in keinerlei Weise zu verdenken, wenn er das von ihm neu geprägte Wort durch wiederholten Gebrauch an passender Stelle in Umlauf zu setzen, zu verbreiten und dafür nach Möglichkeit Anhänger zu werben sucht, falls er sich eben nur bescheidet, den Erfolg seines Vorschlages von der Bestätigung durch die gewünschte allgemeine Anerkennung abhängig zu machen. In solchem Sinne habe ich z. B. an der gedachten Stelle im Vorwort meines Fremdwörterbuches den Vorschlag gemacht (zu dessen Wiederholung und Verbreitung ich hier gern die günstige Gelegenheit benutze) nach der Aehnlichkeit mit dem in der Kaufmannswelt allgemein üblichen Drahtantwort, für Telegramm — Drahtbericht und Kabelbericht zu sagen und dazu dann für telegraphiren — drahten und kabeln nebst zurückdrahten, zurückkabeln; Rückdrahtung u. s. w.; Drahtung, Kabelung, Drahtungsamt (für Telegraphenbüreau), Drahtungsbeamter (für Telegraphist) u. s. w.

Mehr steht gewöhnlich nicht in der Macht des Einzelnen, als derartige Vorschläge zu machen und sie gehörigen Orts zu empfehlen; anders dagegen verhält es sich z. B. mit Behörden, Regierungen und gesetzgebenden Gewalten, die für die Einführung und Verbreitung neuer Ausdrücke so ganz andere, mächtigere, nachhaltigere und wirksamere Hülfsmittel besitzen, als der Einzelne, und die sich deshalb in um so erhöhterem Maße ihrer Pflicht für möglichste Reinheit der deutschen Sprache und ihrer Verantwortlichkeit in Erfüllung oder Vernachlässigung dieser Pflicht bewußt sein sollten.

Hiernach ist es schwer zu beklagen, daß man bei Einführung der neuen Maße und Gewichte nicht auf durchgängig und ausschließlich festzuhaltende deutsche Benennungen bedacht gewesen ist. So lange diese Maße und Gewichte nur für fremdländische Verhältnisse und für streng wissenschaftliche Bestimmungen Geltung hatten, so lange waren auch die fremden Namen vollberechtigt. Mit der nicht genug zu rühmenden Einführung ins deutsche Volksleben hätten aber auch volksthümlich deutsche Namen Hand in Hand gehen müssen. Man hat allerdings hier den richtigsten Zeitpunkt verpaßt; aber vielleicht ist es auch jetzt noch nicht zu spät, den folgereichen Mißgriff zu verbessern, wozu die bedenkliche, nur zu leicht erklärliche Unsicherheit mahnt. Oder hört und liest man nicht etwa bald nach griechischer Weise: das Meter, bald nach französischer: der Meter, oder mit Hervorhebung

Digitized by Google

der französischen Aussprache und Schreibweise: Mètre, und entsprechend: der und das Centimeter, Zentimeter oder Centimètre (gesprochen: ßangtimät'r), und in der Mehrzahl: Centimeter u. s. w. und Centimètres? und ähnlich: der und das Gramm oder Gramme, und z. B.: 3 Gramm oder Gramme, oder Grammes?[1]) u. s. w.

Ueber die fremden Maß- und Gewichtsbezeichnungen spricht sich ganz in unserem Sinne Dr. H. Große aus (im »Magazin für die Litteratur des Auslandes« Jahrg. 43 S. 749) und fügt dann hinzu, was wir gern mit seinen uns aus der Seele gesprochenen Worten hersetzen:

> »Eine unserer volksthümlichsten Einrichtungen, der wir die Einigung unseres Vaterlandes zu einem großen Theile mit zu danken haben, unser Heerwesen wimmelt noch heute von französischen Brocken. Der Elsässer Bauernsohn, der daheim auf seinem Dorf mit seinem »Dytsch« fertig wurde und vielleicht nicht einmal Gelegenheit hatte, Französisch zu lernen, muß nun mitten im Deutschen Reiche, wo er zum Vaterlandsvertheidiger ausgebildet wird, sich erst einprägen, daß der deutsche Soldat nicht laden, sondern chargieren, nicht Ladung, sondern Patrone oder Kartouche sagt, muß Ausdrücke, wie: raillieren, tiraillieren, détachieren, déployieren, manquieren u. s. w. u. s. w., seinem Gedächtniß aufpfropfen, um dann nach drei Jahren, innerlich und äußerlich germanisiert, in seine Heimath zurückzukehren. Im Frühjahr des vorigen Jahres (1873) brachten Zeitungen die Nachricht, daß Bayern bei Uebernahme der preußischen Heeres-Eintheilung und Ausrüstung darauf angetragen habe, deutsche Bezeichnungen in die Heeressprache einzuführen; in Berlin sei jedoch dieser Antrag abgelehnt worden. Alles, was Alfred Dove's »Im neuen Reich« damals für die Ablehnung begründend anführte, ist hinfällig, wenn man in maßgebenden Kreisen nur den guten Willen zeigte, hier bessernd vorzugehen und der deutschen Sprache gegenüber der wälschen, durch Ludwig XIV. Einfluß zum Theil erst bei uns eingedrungenen Heeressprache — nach und nach wieder zu ihrem Rechte zu verhelfen.«

Dagegen ist nun von dem General-Postmeister Dr. Stephan[2]), dem wir schon so ungemein Großes zu danken haben, auch der höchst erfreuliche Anfang gemacht, wenigstens auf dem Gebiet des Postwesens für Reinigung und Säuberung der Sprache von überflüssigen Fremdwörtern Sorge zu tragen durch Einführung guter deutscher Ausdrücke, welche in gründlicher Berathung von sach- und sprachkundigen Männern mit Glück und Umsicht festgestellt sind und daher auch so überraschend schnell in den weitesten Kreisen freudige Auf- und Annahme gefunden haben.

Hoffen wir, daß der von solchem Erfolge gekrönte Vorgang auch auf andern Gebieten nicht ohne Nachfolge bleiben werde in den maßgebenden Kreisen, von welchen allein hier wirkliche Hülfe ausgehen kann. Jeder Einzelne aber, der begreift,

[1]) Vergl. meine »Vorschläge zur Feststellung einer einheitlichen Rechtschreibung« u. s. w. 2. Heft S. 82 und mein »Kurzgefaßtes Wörterbuch der Hauptschwierigkeiten in der deutschen Sprache« (10 Aufl.) in dem Artikel »Plural von Maßen« 1.

[2]) Wir müssen hier nun auch auf den ausgezeichneten Vortrag hinweisen, welchen derselbe über die Fremdwörter im wissenschaftlichen Verein zu Berlin am 17. Februar 1877 gehalten hat und welcher sich abgedruckt findet in einer besonderen Beilage zur »Deutschen Verkehrs-Zeitung« 1877 Nr. 8.

Digitized by Google

welche ungemeine Wichtigkeit die möglichste Reinheit der Sprache für die gesammte Volksbildung hat, möge dafür nach Kräften in seinen Kreisen wirken. Dieser Mahnruf richtet sich ganz besonders auch an Lehrer und Tagesschriftsteller, welche beiden Klassen vor allen die Macht und die Pflicht haben, in weiten Kreisen den Sinn und das Gefühl für Einheit und Reinheit der Sprache zu wecken, zu beleben und zu stärken. Wir verlangen — um es am Schluß zu wiederholen — durchaus nicht die Ausmerzung alles Fremden, nur eine Beschränkung insoweit, daß man Fremdwörter nicht aus lässiger Bequemlichkeitsliebe überflüssig und unnöthig verwende, sondern nur mit bewußter Absicht in der Ueberzeugung, daß sie wenigstens zur Zeit noch unentbehrlich sind, weil es für den dadurch bezeichneten Begriff in unserm bisherigen Wortschatz an einem allgemein anerkannten vollgültigen Ersatz fehlt. Möge Jeder, der dieser Ansicht zustimmt, sie ohne Ueberstürzung, mit Bedacht und Stetigkeit bethätigen.

---

21. Ein „Hellischer Postbot".

Durch befreundete Hand ist dem Schreiber dieser Zeilen eine Druckschrift zugänglich gemacht worden, die, aus dem ersten Viertel des sechszehnten Jahrhunderts stammend, in Wort und Bild ein eigenthümliches Zeugniß von der Bedeutung ablegt, welche dem Postwesen von seinen ersten Anfängen an für das Kulturleben Deutschlands beigemessen worden ist.

Jedem Kenner des Reformationszeitalters ist es bekannt, mit welchem Eifer und mit wie geringem Erfolge die Erneuerer des deutschen Geisteslebens gegen die damals in vollster Blüte stehende Unsitte des übermäßigen Trinkens anzufechten bemüht gewesen sind. Unzählig sind die Schriften, in denen dies Nationallaster mit den schwärzesten Farben geschildert und theils mit offenem Visir, theils unter der Maske scharfen Spottes bekämpft worden ist; unzählig auch die Verbote, mit denen die Majestät des römischen Kaisers, die Strenge der Landesfürsten weltlichen und geistlichen Standes, die Ehrbarkeit der Stadtmagistrate gegen den Saufteufel, wie man sich nach dem Sprachgebrauche der Zeit auszudrücken pflegte, eifernd und strafend zu Felde gezogen sind. Wie auf andern Gebieten suchte Kaiser Maximilian I. auch hier der Verwilderung der Nation nach Kräften zu steuern. Auf dem Reichstage des Jahres 1512, der zu Trier eröffnet und zu Cöln beendet worden ist, wurde in Anbetracht des »unaussprechlich großen Nachtheil und Schaden, der im heiligen Reich aus dem Zutrinken oft und viel erwachsen ist und künftiglich entstehen möchte, Zutrinkens halb ein sonderlicher Artikel gesatzt«, worin Kaiser und Reich befehlen, daß das lästerliche Zutrinken in allen Landen bei »merklichen hohen Penen« verboten, Adliche, die es »nit meiden wolten«, an den Höfen nicht gelitten, die aber, so minderen Standes, an ihrem Leibe hart gestraft werden sollten.

Ein Bundesgenoß dieses kaiserlichen Mandats ist die vorliegende, zu Oppenheim gedruckte Schrift: »Der Zudrincker und Prasser Gesatze Ordenung und Instruction«. Wenngleich die Jahreszahl fehlt, ist die Entstehung des zwei Bogen starken Werkchens vermöge des engen Anschlusses an den Reichstag von

Digitized by Google

1512, dessen Artikel wider das Zutrinken in der Vorrede wörtlich abgedruckt ist, und da Kaiser Max als regierender Fürst angeführt wird, mit voller Sicherheit in das zweite Dezennium des sechszehnten Jahrhunderts zu setzen. Der ungenannt gebliebene Verfasser ist ein Satiriker von der Geistesart jener Wickram und Fischart, deren »Rollwagen« und »Podagrammisch Trostbüchlein« das Entzücken der damaligen deutschen Lesewelt bildeten. In Prosa und Versen gleich bewandert, weiß er den Zutrinkern und Prassern unter dem Deckmantel der Schalkheit die kräftigsten Streiche zu versetzen und die beweglichsten Gründe für ihre Besserung vorzubringen. — Die Vorrede berichtet, die Nachricht von dem Beschlusse des Cölner Reichstages wider das Trinken habe in der Unterwelt eine große Aufregung hervorgerufen, so daß die Stände der Hölle zu einer Gegenmaßregel gegriffen hätten, um dem Abbruch ihres Reichs vorzubeugen. Daher sei gleich am Abschied und Ende obgemeldeten Reichstages »ein hellischer Postbot, deß Büchßen ein Weinflasch, aber sein Kleider und Pferd ganz schwarz gewest«, an einem Abend spät eilend nach Cöln geritten gekommen, und habe eine große Zahl Sendbriefe mit beigeschlossener Instruktion bei sich gehabt, die von den höllischen Ständen an ihre vordersten Räthe und Diener, die fleißigen Zutrinker, ausgegangen seien, und worin denselben ernstlicher Befehl gethan werde, was sie bei Anderen wider obgemeldetes Verbot zu Erhaltung und Mehrung des Zutrinkens fürderhin reden, rathen und handeln sollen. Diese Briefe seien dann mit großer Ehrerbietung empfangen worden, und sei der Bote demnächst zum fürderlichsten weiter geritten. Zwar sei am andern Morgen ein anderer »fast schnell Engelisch Botschaffte«, ganz weiß gekleidet, in allen Kirchen zu Cöln erschienen und habe eine große Zahl Briefe mit Figuren, Versen und Sprüchen bei sich gehabt und dieselben, an wen er betreten mögen, überantwortet: mancher aber habe diese »Engelische Brieffe« mit Ungeduld und Verdruß zerrissen und weggeworfen. Zu Nutz und Warnung von Jedermann habe nun ein guter Gesell, dem obgemeldete beide Briefe selbst zu Händen gekommen sein, von solchen Geschichten dies Büchlein machen lassen.

Dasselbe enthält zunächst den höllischen Sendbrief, worin Fürsteher, Regierer und Stände des höllischen Königreichs in ausführlicher Ansprache die hohe Bedeutung des Trinkens für ihre Herrschaft darlegen. Wir zweifeln nicht, heißt es, Euch sei gut wissen, wie wir einen großen Theil Länder und Gegenden deutscher Nation über langverjährte Zeit durch den Gebrauch des Zutrinkens in unserm Dienst und Herrschung gehabt haben. Zwar seien etliche Gegenden, als Schwaben, Franken Bayern und die oberen Rheinländer, lange Zeit fast widerwärtig gewesen[1]), doch habe sich in den letzten dreißig Jahren, Dank dem dort vorhandenen Kriegsvolk, ein Umschwung vollzogen, »davon wir als einem trefflichen Sieg und mehr denn Haniwal (sic) von dessen Streit ad Canes triumphiren«. Von dem neulich ergangenen Verbote Kaiser Maximilians versehe man sich allerdings keiner sonderlichen Störung dieses Besitzstandes, doch sei durch die eingeführten Strafen, namentlich unter dem gemeinen Volk, »so wir auch nit gern verlassen«, Irrung und Nachtheil zu besorgen, und deshalb werde von den Dienern und Räthen des höllischen Reichs ernstlich verlangt, daß sie zu Behaltung und Erweiterung der höllischen Herrschaft nach Laut

[1]) Vergl. G. Freytag, Bilder aus der deutschen Vergangenheit Bd. III. S. 271: »Immer waren die Deutschen starke Trinker gewesen, jetzt blieb die rohe Völlerei, besonders in den Landschaften, welche nicht selbst Wein bauten, das herrschende Laster.«

Digitized by Google

und Inhalt der beigelegten Instruktion dem Widerstand der Gegner entgegenhandeln und dabei keinen Fleiß sparen möchten.

Es folgt nun die Instruktion in verschiedenen Kapiteln, worin die Verfechter des Zutrinkens zur Widerlegung der zu gewärtigenden Angriffe mit allem denkbaren Material, wie man jetzt sagen würde, vorsorglich versehen und ihnen für alle vorkommende Fälle Verhaltungsmaßregeln ertheilt werden. Beispielsweise heißt im Kapitel von Frauen und Jungfrauen Trinken, man möge sich nicht irren lassen, daß sie sich erstlich bedenken und mit geringem Trunke anfangen, »denn es kompt wol weiter, das haben wir wol durch viel Erfahrung funden«. Der Abschnitt von Bewegung der Geistlichen zum Zutrinken beginnt mit der Mahnung, besonderen Fleiß darauf zu haben, daß sie das Zutrinken lernen, auch wenn es anfangs nur wenig sei, denn sie seien die Ursache, daß es ihnen Andere nachmachten und würden daher später reicheren Lohn dafür erhalten als der gemeine Mann. Auch ein Gesundheitskapitel fehlt nicht, indem dem Einwande der Gesundheitswidrigkeit des Trinkens mit dem Hinweis darauf begegnet wird, »daß man in den langwierigen Trinklanden alte, gesunde, auch geschickte, fromme, getreue, redliche und standhafte Leute genug finde«.

Was nun der Schrift ein erhebliches postgeschichtliches Interesse verleiht, sind zwei in Holzschnitt ausgeführte Abbildungen, die je eine ganze Seite einnehmen. Die erste zeigt eine in fürstlicher Kleidung prangende, aber durch Hörner und Klauen sattsam gekennzeichnete Teufelsgestalt, den Fürsten der Hölle, im Armsessel hinter einem mit allerlei Schreibgeräth bedeckten Tische sitzend, im Begriff, die so eben ausgefertigten höllischen Sendbriefe, die bereits zu einem wohlverschnürten und gesiegelten, auf der Umhüllung das Zeichen eines Galgens tragende Packete formirt sind, dem Boten auszuhändigen. Vor ihm steht der höllische Postbote, gestiefelt und gespornt, mit Botentasche, Seitengewehr und einem Büchschen in Gestalt eines Trinkhorns ausgerüstet, das Federbarett auf dem Haupt und mit einem wappengeschmückten Kaputzenrock bekleidet, in Tracht und Haltung ganz jenen Boten ähnlich, welche wir aus dem Bilderschmuck der Glockendon'schen Bibel (Postarchiv 1875 S. 157 ff.) als Conterfei der damaligen Stadtpostboten kennen. Die stark ausgeprägte Klauenbildung der Hände, sowie ein hakenförmiger Schnabel statt der Nase stempeln die nichts weniger als vertrauenerweckende Erscheinung dieses Boten zum würdigen Diener des Höllenfürsten. Zu noch größerer Deutlichkeit belehrt uns ein die obere Seite des Bildes einnehmendes Schriftbanner über Namen und Verrichtung des Boten, indem es den Monarchen des Höllenreichs also sprechen läßt:

Fürwitz, Helscher Postbot
Postir in hohe Teutsche landt
Such unser Dyner die bekandt
Die in dem tzettel seind benandt
Den antwurtt diese Brieff zu handt.

In dem unten aufgerollten Zettel, einer Art höllischer Briefkarte, sind die Adressaten der Sendbriefe wie folgt einzeln eingetragen: Trunckenpoltz, Flaschentzapff, Weinschlauch, Rebenhans, Speyenwein, Öffenwein, Schlorckdenwein, Sauffauß, Krechdenwein, Fülwein, Prasser, Toberer, Schlemmer, Spyeler, Raßler und Puffel; alles Namen, die mit übermäßigem Trinken und Schlemmen, sowie mit

Digitized by Google

dem more germanico davon unzertrennlichen Laster des Spiels in unverkennbarstem Zusammenhange stehen.

Erhalten wir auf dem ersten Bilde eine Darstellung des höllischen Briefabfertigungsdienstes, so führt das zweite uns die entsprechende Briefbestellung in nicht minderer Deutlichkeit vor die Augen. — An einem mit Krügen, Kannen und Gläsern wohlversehenen gedeckten Tische sind drei ritterlich gekleidete Männer nach vollendetem Mahle damit beschäftigt, eifrig zu zechen. Da tritt die bekannte Gestalt des höllischen Postboten auf und überreicht einem der Zechgenossen das von dem ersten Bilde bekannte, in Verschluß und Verpackung unversehrte Packet der höllischen Sendbriefe, welches von dem Empfänger mit den Zeichen lebhaften Antheils und offenbar unbeanstandet übernommen wird. Dazu spricht Postbote Fürwitz laut untenstehenden Schriftbandes:

Ich byn ein Bott von Helle dyeff
Postirend, bring ich dieſſe Brieff.

Soweit unsere Mittheilung über Text und Bildwerk des auf Befehl des Herrn General-Postmeisters dem Postmuseum einverleibten merkwürdigen Schriftchens. Aus den ersten Anfängen des Postwesens in Deutschland stammend, verdient es für die Geschichte der Post besondere Beachtung, weil es zwar in phantastischer Anwendung, aber unter offenbarer Anlehnung an die Wirklichkeit uns in Wort und Bild eine der frühesten Darstellungen des Postinstituts und seiner Verkehrswirksamkeit überliefert.

II. Kleine Mittheilungen.

Deutſche Zeitball-Einrichtungen. Ueber den Betrieb der auf Kosten des Reiches an der deutschen Küste eingerichteten drei Zeitballstationen zu Bremerhaven, Neufahrwasser und Cuxhaven, deren Verwaltung bekanntlich der Reichs-Post- und Telegraphenbehörde unterstellt ist, liegen die nachstehenden Angaben vor.

In der Zeit vom 1. November 1877 bis Ende Dezember 1878, mithin in 426 Tagen, mißlangen von den täglich zweimal — genau 12 Uhr Mittags Ortszeit und Greenwicher Zeit — also von 852 überhaupt zu gebenden Zeichen

in Bremerhaven nur 4 = 0,47 Prozent,
in Neufahrwasser 14 = 1,64 Prozent,
in Cuxhaven kein Zeichen.

Wegen nothwendiger Instandsetzungsarbeiten an dem Körper des Balles mußte bei letzterer Station an vier Tagen der Betrieb eingestellt werden.

In dem 12monatlichen Zeitraum vom 1. November 1876 bis Ende Oktober 1877 waren

in Bremerhaven 2,5 Prozent,
in Neufahrwasser 2,2 Prozent und
in Cuxhaven 0,27 Prozent

aller zu gebenden Signale mißlungen.

Digitized by Google

Es ist mithin gegen die im Vergleich mit andern derartigen Anstalten auch nicht ungünstigen Ergebnisse des Vorjahres eine erfreuliche Zunahme der Sicherheit der Zeichengebung eingetreten. Die vierte der zur Einrichtung bestimmten Zeitballanlagen — diejenigen in Swinemünde — wird voraussichtlich mit Eröffnung der nächsten Schifffahrtsperiode, spätestens jedoch im Sommer dieses Jahres dem Betriebe übergeben werden können.

Parasiten an Seekabeln. Die Menge parasitischer Geschöpfe, welche sich an einem Kabel in kurzer Zeit anfinden, ist erstaunlich. Vor einiger Zeit wurde das Para-Cayenne-Kabel behufs Ausbesserung aufgenommen und zwar in der Mündung des Amazonenstroms. Das Kabel hatte nur einen Monat in See gelegen und doch war es schon stellenweise mit kleinen Muscheln buchstäblich überzogen oder mit unterseeischer Vegetation, Krabben und merkwürdigen Schaalthieren, zum Theil von großer Zartheit und Schönheit, bedeckt. Das Seeunkraut war in reicher Auswahl vertreten, hie und da hingen dicke Büsche rother und gelber Algen an dem Kabel, oder schlankes, durchsichtiges Federgras, rother schleimiger Tang und Büschel amethystfarbiger Moose. Man fand daran Korallenpflanzen von einem Fuß Höhe, das weiche Gerüst mit einer fleischigen Haut, gewöhnlich von dunkler Orangefarbe umgeben. Manchmal fand sich auch ein Schwamm zwischen den Wurzeln der Korallen und deren Stämme waren überkleidet von zarten Kalkgebilden, welche ihnen sowohl zum Schmuck, als zur Unterstützung dienten. Diese Schmarotzer scheinen in dem weichen warmen Wasser dieser Gegend ebenso häufig zu sein, als an den benachbarten Küsten der Tropenländer. Mancherlei Seesterne, Pflanzenthiere, merkwürdige Krabben und sonstige Krustenthiere wurden ebenfalls mit dem Kabel aufgefischt. Die Krabben waren oft selbst völlig bewachsen mit der Vegetation des Meeresgrundes, und daher von letzterer kaum zu unterscheiden. Andere waren derselben entsprechend gefärbt und selbst gestaltet, und wieder andere erschienen ganz oder theilweise durchsichtig. Eine wunderschöne krystallartige Krabbe, eine ganz neue Species, vereinigte in sich mehrere der auf dem Grunde vorherrschenden Farben. Ihre schlanken, glasfadenähnlichen Glieder waren hie und da tief topasbraun gefleckt, ihr Mund, spitz wie eine Nadel, war tief scharlachroth, ihr dreieckiger Körper orangegelb, ihre Augen grün und ihre winzigen Scheeren amethystblau.

(Telegr. Journ.)

Telegraphie in Neuseeland. Aus dem vierzehnten Jahresbericht über die Telegraphie in Neuseeland entnehmen wir, daß jede der Inseln von Landlinien überzogen ist und daß sie unter sich durch zwei, in die Cook-Meerenge versenkte Kabel verbunden sind. Die Gesammtlänge der Landlinien beträgt 3434 Meilen (englisch); die sämmtlichen Anlagen haben 394414 Pfd. St. gekostet. Die Einnahme des letzten Jahres betrug 93 704, die Ausgabe 87 599 Pfd. St.

Eine Judenpost. Wenn man einer etwas fragwürdigen Mittheilung des Wilnaer »Westnik« Glauben schenken darf, hat sich in Rußland neben dem Staats-

Digitized by Google

postinstitut eine besondere Geheimpost gebildet, welche von Juden organisirt worden ist und von denselben geleitet wird. Diese Post soll ihre eigenen Beamten haben und Briefe nach allen Gegenden des russischen Reichs gegen eine Zahlung von 5 Kopeken befördern. Eine den Zwecken dieser Sonderpost dienende Anstalt ist unlängst in Wilna entdeckt worden. Der Pristaw belegte in Gegenwart von Zeugen die vorgefundenen Briefschaften mit Beschlag und verhaftete eine Wilnaische Kleinbürgerin, welche in dem Verdachte steht, der gedachten Anstalt vorgestanden zu haben.

Ueber die postalischen Verhältnisse in Tripolis, der alten Korsarenstadt, entnehmen wir einem Briefe an das »Berliner Tageblatt« von Gerhard Rohlfs, dem Führer der neuerdings von der Deutschen Afrikanischen Gesellschaft ausgerüsteten Expedition nach dem Innern von Afrika, Folgendes:

»Vor zehn Jahren war die Stadt mit Malta telegraphisch verbunden, das Kabel riß, und an Repariren denkt die türkische Regierung natürlich nicht. Dafür hat man jetzt allerdings regelmäßige Postdampfer, italienische, welche jeden Donnerstag in Tripolis eintreffen sollen; aber »tempo permittendo« heißt es, und manchmal bleiben sie aus. Eine große Verbesserung ist die Einrichtung einer italienischen Post, welche durch das italienische Konsulat besorgt wird. Man sendet von und nach Tripolis die Briefe zum selben Preise, wie in allen Ländern, die überhaupt dem Weltpostverein beigetreten sind. Ja, in diesen Wochen ist sogar von Konstantinopel ein Postsekretär eingetroffen, um eine türkische Post einzurichten. Wird das gelingen? Man will sogar in der Regentschaft, d. h. in Rhadames, Sokna, Murzuk ꝛc., Poststationen errichten. Eine echt türkische Maßregel, das vollkommen Unnütze zu poussiren, während das Nothwendige unterbleibt. Denn wir glauben kaum zu übertreiben, wenn wir sagen, daß außer den offiziellen Briefen, von und nach den Orten des Innern, während eines ganzen Jahres kaum 50 Briefe geschrieben werden. Europäer leben im Innern nicht, und die Eingeborenen schreiben nur unter dem Drucke äußerster Nothwendigkeit. Und dann zieht jeder eingeborene Kaufmann, oder wer immer, es jedenfalls vor, mit Gelegenheit oder mit einer Karawane zu schreiben, als der Post für einen Brief, wenn auch nur einen Piaster, zu zahlen. Ob der Brief später ankommt, das schadet ja nichts; Börsenpreise giebt es nicht mitzutheilen, und time is money kennt noch nicht einmal der Gouverneur, um wie viel weniger die Unterthanen. Also wird auch wohl diese türkische Post in Tripolitanien nur auf dem Papier funktioniren.«

Telegraphen und Eisenbahnen in Central-Amerika. Die Telegraphenlinien in Nicaragua und Honduras sind kürzlich, durch Vollendung der bis dahin offenen Strecke auf nicaraguanischem Gebiete von Chichigalpa bis zur beiderseitigen Landesgrenze bei Rio Negro, in unmittelbaren Anschluß gebracht worden. Hiermit ist eine ununterbrochene Linie durch die vier Republiken Costa Rica, Nicaragua, Guatemala und Honduras, von San Juan del Sur bis Mexico, hergestellt. Die nächste Folge wird eine Herabsetzung des Tarifs für durchgehende Depeschen sein. Honduras sorgt außerdem für die Vervollkommnung seines eigenen Telegraphennetzes; zu den im Betrieb befindlichen Linien von 500 (engl.) Meilen Drahtlänge

Digitized by Google

sollen noch weitere bereits in Angriff genommene Linien von 150 Meilen treten. Auch nach anderer Richtung hat die genannte Republik ihr Bemühen für die Entwickelung von Handel und Wandel gezeigt, indem sie eine, wenn auch in mäßigen Grenzen gehaltene Ausstellung veranstaltet hat, die bis gegen Ende des vorigen Jahres geöffnet gewesen ist.

Die Regierung von Costa Rica begünstigt die Einwanderung von Arbeitern zum Bau der Eisenbahnen an der atlantischen Küste und zur Herstellung von Straßen von Pacuore nach dem Innern des Landes. An der Straße von San José nach Las Palmas und dem Sucioflusse wird mit großem Eifer gearbeitet. Von der Gesammtlänge von 80 Meilen fehlen nur noch 29 Meilen zur Vollendung des Werkes, durch das eine Abkürzung des Weges um 20 Meilen, gegenüber dem früheren Plane zu einer Straße über Cartago, erzielt wird. An der Pacific-Küste wird ein neuer Hafen in Cocos an der Bai von Calebras hergestellt. Die Errichtung der Hafenanstalten und anderen Werke ist von der Regierung in die Hand genommen worden; für das Einlaufen, die Anweisung eines Ankerplatzes, für Erleuchtung des Hafens u. dergl. m. soll, wenigstens in der ersten Zeit, keinerlei Abgabe erhoben werden.

(Times.)

Nordpolfahrt mit Luftballons. Nach einer neueren Mittheilung des Journal des Débats hat der, wie die genannte Zeitung angiebt, von der französischen Luftschifffahrt-Gesellschaft erörterte Plan, die Erreichung des Nordpols mit Luftballons zu versuchen, in englischen Kreisen eine günstige Aufnahme gefunden. Hiernach sind in fünfunddreißig englischen Städten Comités, zum Theil unter dem Vorsitz höherer städtischer Beamten, zusammengetreten, um die zur Ausführung des kühnen Unternehmens erforderlichen Geldmittel aufzubringen. Die Leitung der Expedition soll ein englischer Marineoffizier, Kommandant Cheyne, übernehmen, welcher schon drei Nordpolfahrten, unter James Roß, Kapitän Elliot und Kapitän Austin, mitgemacht hat. Kommandant Cheyne schlägt vor, daß, sowie das Schiff die Grenze des festen Eises erreicht hat, drei unter sich mit Holzbalken in Form eines Triangels verbundene Luftballons aufgelassen werden sollen. Diese würden genügende Tragkraft haben, um einige Menschen, Geräthschaften, Boote, Zelte und Lebensmittel aufzunehmen. Zum Aufsteigen der Luftballons müßte möglichst günstige Witterung und die beste Jahreszeit, zu Beginn des Sommers, abgewartet werden. Man beabsichtigt, diese neue Nordpolexpedition nächsten Mai ins Werk zu setzen.

Geographische Nachrichten für Welthandel und Volkswirthschaft. Der im Oktober 1878 in Berlin begründete Verein für Handelsgeographie und Förderung deutscher Interessen im Auslande läßt seit Beginn des laufenden Jahres eine eigene Zeitschrift in zwanglosen Heften unter der Redaction von Dr. O. Kersten erscheinen.

Die Aufgabe der Zeitschrift besteht, wie aus dem Inhalt des vor Kurzem ausgegebenen ersten Heftes zu entnehmen ist, darin, zur Pflege desjenigen Theiles der Erdkunde beizutragen, welcher Handels- und Verkehrsverhältnisse und die damit im Zusammenhange stehende Kolonisationsfrage in sich begreift. Die Herausgeber

Digitized by Google

ſcheinen dabei, den Zielen ihrer Vereinigung entſprechend, ihr Augenmerk vorwiegend auf diejenigen Länder und Gegenden richten zu wollen, welche für die deutſchen Handelsintereſſen von Wichtigkeit ſind, oder bei richtiger Ausnutzung der Verhältniſſe ein lohnendes Feld für den deutſchen Unternehmungsgeiſt abzugeben verſprechen.

Sibiriſche Handelsſchifffahrt. Wie ſehr ſich der Handelsverkehr in Sibirien von Jahr zu Jahr ſteigert, beweiſen unter Anderem folgende Mittheilungen des »Ruſſiſchen Regierungsboten« über die Handelsſchifffahrt auf der Lena. Im Gouvernement Irkutsk ſind von den Landungsſtellen des Baſſins der Lena nach Eröffnung der Schifffahrt im Jahre 1878 abgegangen: 169 Barken, 20 Halbbarken, 90 Handels-Pauiski[1]), 86 Karbaſe[2]), 70 Flöße und 135 Waarenboote, im Ganzen 517 Schiffe und Boote mit einer Bemannung von zuſammen 3633 Perſonen. An Frachten wurden befördert: 1051910 Pud Getreide, 250 Stück Hornvieh, 104400 Eimer Spiritus und 5 Fäſſer mit geſalzenem Fiſch. Das Ganze ſtellt einen Werth von 4488075 Rubel dar. Das Getreide, von der Ernte des Jahres 1877, kam hauptſächlich aus dem Kreiſe Balagansk. Im Vergleich mit dem vorhergegangenen Jahre ergiebt ſich im Jahre 1878 ein Mehr von 52 Schiffen, 89 Arbeitern, 72967 Pud Ladung (ohne Spiritus) und 1172747 Rubel Geſammtwerth der beförderten Waaren.

Eine neue engliſche Zeitſchrift für Erdkunde. Zufolge einer Vereinbarung mit der Königlichen geographiſchen Geſellſchaft in London hat das »Geographical Magazine«, welchem auch das Archiv für Poſt und Telegraphie bisher manche ſchätzenswerthe Mittheilung zu entnehmen vermochte, mit Ablauf des Jahres 1878 zu erſcheinen aufgehört. An Stelle desſelben wird die genannte Geſellſchaft die Ergebniſſe ihrer umfaſſenden Thätigkeit, welche früher zum Theil im Geographical Magazine Erwähnung gefunden haben, in einer beſonderen Zeitſchrift veröffentlichen. Letztere führt den Titel »Proceedings of the Royal Geographical Society and Monthly Geographical Record« und erſcheint, wie bisher das Geographical Magazine, monatlich einmal.

III. Zeitſchriften-Ueberſchau.

1) **Deutſche Verkehrszeitung.** Organ für das Poſt-, Telegraphen- und Eiſenbahnweſen und für die Intereſſen der deutſchen Verkehrsbeamten. Nr. 9. Berlin, 28. Februar 1879.

Zur Entwickelungsgeſchichte des Poſtpackettarifs. — Die Abwickelung der Poſtauftrags- und der Poſtnachnahmebeträge. — Perſonalnachrichten. — Betriebsweſen. — Der Eiſenbahnunfall bei Hausberge in Weſtfalen. — Verminderung des Schreibweſens. — Kleine Mittheilungen. — Vermiſchtes. — Aufgaben aus dem Gebiet der Telegraphentechnik. — Redaktionsſchalter. — Feuilleton.

[1]) Eine Art flachgehender kleiner Barken.
[2]) Kleine Ruderſchiffe.

Digitized by Google

2) Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirthschaft im Deutschen Reich ꝛc. 1879. 1. Heft.

Die Verwaltungsgerichtsbarkeit in Bayern. Von Dr. L. A. Müller. — Der zweite internationale Gefängnißkongreß, abgehalten zu Stockholm vom 20. bis 26. August 1878. Von Emil Tauffer. — Der internationale Kongreß zu Paris für Wohlfahrtseinrichtungen. Von Geh. Ober-Postrath Dr. P. D. Fischer. — Die Organisation des Vermessungswesens und die Anfertigung neuer Gemarkungskarten. Von F. W. Toussaint. — Die Krefelder Seidenindustrie und die Krisis. Von Alphons Thun. — Ueber die Verhütung der Produktionskrisen durch staatliche Fürsorge. Von E. Nasse. — Offenes Schreiben an Herrn Heinrich Cernuschi, den »Währungsdiplomaten«. Von Th. Hertzka. — Die Quintessenz des Katheder-sozialismus von Dr. M. Block. Berlin 1878. Von A. Held. — Literatur.

3) Annalen des Deutschen Reichs ꝛc. 1879. Nr. 6.

Handelsvertrag zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn. Vom 16. Dezember 1878. — Ein- und Ausfuhr der wichtigeren Waarenartikel im deutschen Zollgebiete in den Jahren 1878 und 1877. — Aus dem Bericht der Tabak-Enquêtekommission. — Miszellen: die handelspolitische Erklärung von 203 Mitgliedern des Reichstages. — Die Ernährungsbilanz des Deutschen Reichs und seiner einzelnen Staaten im Erntejahr 1878/79.

4) Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin ꝛc. 14. Band. 1. Heft.

Die Andamanen und die dortige Strafkolonie. Von Ad. de Roepstorff. — Reisen im südwestlichen Persien. Von A. H. Schindler. — Ninth Annual Report of the U. S. geological and geographical Survey of the Territories. Von Dr. G. Hartung. — Karten.

5) Russische Revue ꝛc. VIII. Jahrg. 1. Heft.

Der Stand der Ablösung des bäuerlichen Landes in Rußland am 1. Januar 1878. Von Joh. Keußler. — Die Reise Peter's des Großen ins Ausland 1697 und 1698. Von Prof. A. Brückner. — Allgemeines Reichsbudget der Einnahmen und Ausgaben für das Jahr 1879. — Rußlands auswärtiger Handel im Jahre 1877. Von Dr. Alfred Schmidt. — Kleine Mittheilungen: die städtischen Kommunalbanken im Jahre 1877. — Literaturbericht: Revue russischer Zeitschriften. — Russische Bibliographie.

Herausgegeben im Auftrage der Kaiserlichen Post- und Telegraphenverwaltung.

Berlin, gedruckt in der vormaligen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (unter Reichsverwaltung).

Digitized by Google

Archiv für Post und Telegraphie.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

№ 6. Berlin, März. 1879.

Inhalt: I. Aktenstücke und Aufsätze: 22. Das Postwesen Spaniens. (I. Artikel.) — 23. Die früheren Briefportotaxen in Deutschland. — 24. Fortschritte und Uebertreibungen der elektrophonischen Erfindungen. — 25. Telegraphische Verbindung zwischen England und Süd-Afrika.

II. Kleine Mittheilungen: Ein Beitrag zur Postsparkassen-Frage. — Luftelegraphie. — Telegraphie in Central-Amerika. — Fernsprecher und Mikrophon im siebzehnten Jahrhundert. — Verwendung inländischen Materials zu den Bauten der Post- und Telegraphenverwaltung.

III. Literatur des Verkehrswesens: J. J. Baer. Chronik über Straßenbau und Straßenverkehr in dem Großherzogthum Baden.

IV. Zeitschriften-Uebersicht.

I. Aktenstücke und Aufsätze.

22. Das Postwesen Spaniens.

Von Herrn Ober-Postdirectionssekretär Adolf Müller in Berlin.

I.

Das spanische Postwesen hat, den Geschicken des ganzen Landes folgend, in seiner Entwickelung die verschiedensten Phasen durchgemacht. Auf die Zeiten hohen Glanzes im vorigen Jahrhundert sind während der langjährigen Bürgerkriege im ersten Drittel dieses Jahrhunderts Tage bedauerlichen Verfalles gefolgt, aus welchen die Verwaltung sich erst in den letzten Jahrzehnten zu erholen vermocht hat.

Ueber die Zustände innerhalb der spanischen Postverwaltung nach dem Tode Ferdinands VII. finden wir in einem aus sachkundiger Feder geflossenen Artikel der »Revista de Correos« folgende Angaben.

»Das Postinstitut, bestehend aus der Verwaltung der Posten und Verkehrswege, zeigt sich uns im Jahre 1835, welches wir als den Zeitpunkt des größten Verfalles des ganzen Staatswesens betrachten müssen, in vollständiger Auflösung. Von dem Fortschritt und der Kultur aus besseren Zeiten, namentlich aus der berühmten Epoche unter Carl III., war nichts als die Erinnerung geblieben. Nur die Beamten hatten in Rücksicht auf die Wichtigkeit, deren sie sich in ihren verschiedenen

Digitized by Google

Stellungen erfreuten, sowie auf die großen Vorrechte, die ihnen aus früherer Zeit verblieben waren, ihren alten Stolz bewahrt. Die Geschäfte dagegen befanden sich in allen Theilen in einem beklagenswerthen Zustande. Die Wege waren beinahe unpassirbar. In Stelle der mehrmaligen täglichen Fahrten, welche früher die privilegirten Fahrunternehmungen zwischen den verschiedenen Orten des Königreichs zurückzulegen hatten, waren auf allen Kursen höchstens wöchentlich zwei Beförderungen getreten. Für das Briefporto bestanden noch die Tarife aus der Zeit Ferdinand VI., ausgenommen kleine Aenderungen, die zur Verbesserung nichts beitrugen, mit all der Verwirrung, welche daraus hervorging, daß das Postgebiet in viele kleine Theile zerlegt war, von welchen jeder seine besonderen Tarife besaß. Bei Behandlung der Sendungen machten sich, abgesehen davon, daß die Beförderung eine höchst unsichere und unvollkommene war, außerdem die größten Mißbräuche geltend. Die Berechnung des Portos war besonders deshalb sehr unbequem und komplizirt, weil in den vielen einzelnen Tarifen ein einheitliches System nicht vorhanden war. Die Aufstellung der Statistik war außer Gebrauch gekommen; in Folge dessen kannte die Verwaltung weder ihre Einnahmen, noch ihre Ausgaben, ebensowenig den Umfang des Verkehrs.

Die Gesetzgebung mit ihrem langen Stillstande erschien wie der todte Stamm, dessen Verdorren das Absterben der Aeste unausbleiblich folgen mußte. Der größte und beste Theil der in jener Zeit gültigen Bestimmungen datirte aus den Tagen der Verwaltung des Grafen von Florida Blanca. Das Personal, welches zu dieser Verwirrung selbst möglichst viel beitrug, sehen wir in solcher Unordnung, daß keine der vielen verschiedenen Beamtenklassen ihre Rechte und Pflichten genau kannte.

Für die Ausübung ihrer Dienstgeschäfte dienten den Beamten lediglich ihre eigenen Ansichten und die althergebrachten Gewohnheiten als Maßstab. In spärlicher Verbindung mit der vorgesetzten Behörde wegen der Schwierigkeiten, die aus der Entfernung und der Mangelhaftigkeit der Verbindungen folgten, hingen die Beamten in den Provinzen mehr von den politischen Parteiführern daselbst, als von ihrer vorgesetzten Centralbehörde ab.

Die General-Direction der Posten und Verkehrswege stand unter dem Staatssekretär des Innern und dem Staatsministerium. Es fungirten zwei General-Directoren, von denen dem einen die Verwaltung des Postwesens, dem anderen die der Straßen und Kanäle oblag. Beide Dienstzweige besaßen einen gemeinsamen oberen Verwaltungsrath (Suprema Junta de Gubernio), mit einer General-Buchhalterei und einer Generalkasse. Das Personal dieses Verwaltungsraths bestand aus 12 Vorstehern, welche zu den Beamten der höchsten Rangklassen zählten, 40 höheren und 4 niederen Beamten. Bezüglich dieser großen Zahl von höheren Beamten muß übrigens erwähnt werden, daß die Direction gleichzeitig einen privilegirten Gerichtshof bildete, dem die Entscheidung in Civil- und Kriminalprozessen, in Verwaltungssachen und in Privatstreitigkeiten oblag und welcher öffentliche Gerichtssitzungen abhielt. Mit den genannten Vorrechten ausgestattet, war die Bestimmung des Post-Instituts ein hehres und erhabenes, die Organisation war jedoch eine so mangelhafte, daß sich die wichtigsten Geschäfte in größter Unordnung befanden. Die Direction fühlte sich weniger als Verwaltungsbehörde, wie als ein erhabenes Richterkollegium. Die Verwaltungsgeschäfte erschienen den Mitgliedern derselben so sehr Nebensache, daß sie sich nicht bemühten, sich mit den desfallsigen Obliegenheiten vertraut zu machen. Von der General-Direction der Posten und Verkehrswege hing auch

Digitized by Google

die Verwaltung der Königlichen Domänen mit 2 höheren Beamten als Vorsteher, 3 Gehülfen derselben, einem Architekten, einem Inspektor und 25 Kabinetskurieren ab. Außerdem stand unmittelbar unter derselben das Central-Postamt von Madrid. Das letztere besaß 2 Vorsteher und 42 Beamte. Behufs der Bestellung der Sendungen war die Hauptstadt in 12 Reviere getheilt, in welchen je 4 Briefträger fungirten. Die Zahl der Provinzial-Hauptpostämter (Oficios principales) betrug 34. Denselben waren im Ganzen 449 nachgeordnete Postanstalten zugetheilt.

Die Geschäfte der verschiedenen Dienststellen waren außerordentlich gering wegen der unbedeutenden Zahl der Verbindungen und des verschwindend geringen Correspondenzverkehrs, da der Handel völlig darniederlag. Die Vorsteher der Haupt-Postämter waren gleichzeitig Provinzialkassen-Verwalter. In letzterer Eigenschaft lag ihnen die Erhebung der Weinberg- und Getränkesteuer, sowie verschiedener anderer Abgaben ob. In Folge dessen war der Wirkungskreis und die Verantwortlichkeit dieser Beamten sehr groß. Die vorgesetzte Behörde überwachte jedoch so wenig streng die Ausführung der bestehenden Vorschriften, daß die vollständigste Anarchie Platz gegriffen hatte. Namentlich wurde die Rechnungslegung in fast unglaublicher Weise verzögert. Der Fall, daß zu Ende eines Jahres die Rechnung für das vorher verflossene Jahr noch nicht gelegt war, gehörte nicht zu den Seltenheiten.

Die Haupt-Poststraßen des Königreichs waren die sechs folgenden:

1. von Madrid über Irun nach Frankreich, 2. von Madrid über Saragossa nach Barcelona, 3. von Madrid nach Cartagena, 4. von Madrid nach Cadix, 5. von Madrid über Badajoz nach Portugal, 6. von Madrid nach Coruña.

Der Zustand dieser Straßen war keineswegs ein guter. Namentlich ließen die beiden zuletzt genannten nicht mehr, als Alles, zu wünschen übrig. Dieselben waren nicht selten völlig unpassirbar und die wichtigsten Orte waren deshalb zuweilen für längere Zeit vollständig von der Landeshauptstadt abgeschnitten. Nicht genug, daß der Zustand der Straßen ein so schlechter war, dieselben waren auch meist so angelegt, daß sie die wichtigeren Orte gar nicht berührten. So führte diejenige zwischen Madrid und Coruña 60 Meilen weit durch ganz unbewohnte Gegenden.

Unter diesen Umständen gingen die früher mit großen Kosten von der Regierung angelegten Posthaltereien eine nach der anderen ein.

Ebenso stand es mit den Beförderungsgelegenheiten. Der Verwaltung der Staatsposten fehlte die Gleichmäßigkeit und das Zusammenwirken, welches zur Erreichung guter Erfolge unerläßlich ist. Die Unternehmer, denen Beförderungen übertragen waren, hatten aber kein genügendes Interesse für die Verwaltung. Das einzige Interesse, welches sie an letztere band, war das: einen möglichst großen Gewinn aus ihrem Unternehmen zu ziehen. Sie sparten deshalb thunlichst viel an Pferden und Material zum großen Schaden des Ansehens der Postverwaltung und des Dienstes. Wenn der Gewinn nicht die erwartete Höhe erreichte, so brachen sie ohne Weiteres ihre Kontrakte, und die Verwaltung, welche keine Mittel besaß, um sie daran zu hindern, sah sich in Folge dessen oft plötzlich der Verbindung auf den wichtigsten Punkten beraubt.

Die Zeit, welche zur Beförderung eines Briefes von Madrid nach den Endstationen der genannten Poststraßen erforderlich war, betrug im Durchschnitt: nach Irun 76 Stunden, nach Barcelona 87 Stunden, nach Cartagena 58 Stunden, nach Cadix 88 Stunden, nach Badajoz 62 Stunden, nach Coruña 98 Stunden.

Digitized by Google

Die Beförderung erfolgte nicht etwa stets in geschlossenen Postwagen, sondern vielfach mittels offener Karren.

Bei einem so beklagenswerthen Zustande des Beförderungswesens auf den wichtigsten Linien des Landes kann man ohne weitere Erörterung sich den Zustand der weniger bedeutenden Linien ausmalen.

Behufs der Berechnung des Portos war das Postgebiet in 350 Abschnitte getheilt, die in 29 Zonen belegen waren. Jede dieser Zonen hatte besondere Stempel und besondere Tarife. Das Porto war verschieden für Sendungen nach derselben Provinz, je nachdem dieselben nach einem oder dem andern Theile derselben gerichtet waren.

Das Gewicht für den einfachen Brief war auf 6 Adarmes (1 Adarme = 1,8 Gramm) festgesetzt. Das Porto stieg bei 8, 10, 11, 13, 15 und 16 Gramm Gewicht. Das für einfache Briefe zu entrichtende Porto betrug 5 bis 13 Cuartos, dasjenige für Briefe im Gewicht von 16 Adarmes 17½ bis 45½ Cuartos.

Wenn wir diese Portobeträge mit denjenigen vergleichen, welche zu jener Zeit in den übrigen europäischen Ländern bestanden, so finden wir, daß die spanischen Tarife fast die billigsten waren. Das vorhandene Uebel lag deshalb nicht in der Höhe des Portos, sondern in der großen Komplizirtheit und Verschiedenheit der Tarife, welche die Behandlung der Sendungen sehr erschwerte und deshalb große Unzuträglichkeiten im Gefolge hatte.

Bezüglich des Portos für die Drucksachen bestanden noch die Vorschriften vom Jahre 1778, wonach für solche Sendungen für jede Unze die Hälfte des Portos für einen gewöhnlichen einfachen Brief zu entrichten war. Dieser Tarif war viel zu hoch und es folgte daraus, daß Sendungen mit Drucksachen fast gar nicht zur Beförderung gelangten.

Als Porto nach dem Auslande, nämlich Paris, Flandern, Holland, Deutschland und England, wurden für den einfachen Brief, je nachdem derselbe von Madrid oder Cadix abging, 5—11 Real erhoben.

Das Porto für Einschreibbriefe betrug, je nach den Entfernungen, 7—38 Real für die erste Unze und 3—10 Real für jede Unze Mehrgewicht.

Während des Jahres 1834 sind befördert worden:

Einfache Briefe	15 184 003	Stück.
Doppelte »	887 731	»
Frankirte »	670 814	»
Briefe nach Cuba, Portorico und den Philippinen	40 527	»
» nach dem Auslande	298 947	»
» dergl. frankirte	290 133	»
Eingeschriebene Briefe nach dem Inlande und nach dem Auslande	23 870	»
Schiffsbriefe	1 680	»

Die Einnahme war auf 20 Millionen Real abgeschätzt, erreichte in Wirklichkeit jedoch nur 17 Millionen Real. Die Gesammt-Ausgabe betrug 16 Millionen Real, ohne die Kosten der Seepostverbindungen nach Cuba und Portorico etwas über 14 Millionen Real.

Wenn man die geschilderten Zustände ins Auge faßt und berücksichtigt, daß mit dem Verluste der Kolonien auf dem amerikanischen Festlande der Postverwaltung des Mutterlandes die bedeutenden Einnahmen verloren gegangen waren, welche ihr von den dort eingerichteten Postanstalten früher zuflossen; wenn man ferner die Schwierigkeiten in Betracht zieht, welche sich in Folge der politischen Zustände des

Digitized by Google

vielgeprüften Landes bis in die neueste Zeit der ruhigen Entwickelung des Verkehrs entgegengestellt haben: so kann man ermessen, welcher Anstrengungen es für die Verwaltung bedurft hat, um sich aus der eingetretenen Erschlaffung zu erholen.

Seit der geschilderten Periode hat sich ein stetiger erfreulicher Fortschritt geltend gemacht.

Darüber, in welcher Weise sich in den letzten Jahrzehnten der Verkehr auf den spanischen Posten entwickelt hat und welchen Umfang derselbe gegenwärtig besitzt, giebt das amtliche Jahrbuch, welches die General-Direction der spanischen Posten und Telegraphen für das Etatsjahr 1878/79 im Juni dieses Jahres zum ersten Male herausgegeben hat, den erwünschten Aufschluß.

Die Verwaltung des Postwesens auf der Pyrenäischen Halbinsel, den Balearischen und den Canarischen Inseln, sowie der spanischen Posten in Marokko gehört zum Ressort des Ministeriums des Innern und steht unter dem General-Director der Posten und Telegraphen, während die Verwaltung des Postwesens in den überseeischen spanischen Besitzungen (den Antillen, Cuba und Portorico, den Inseln Annabon, Fernando-Po und Corisco im Meerbusen von Guinea und den Philippinen) zum Ressort des Kolonialministeriums gehört.

In der Verwaltung des Postwesens des Mutterlandes und der genannten Dependenzien stehen dem General-Director der General-Sekretär der Postabtheilung, der Vorsteher der Personalabtheilung und vier General-Inspectoren (welche auch das Telegraphenwesen zu beaufsichtigen haben und von welchen die drei jüngsten zugleich Sektionsvorsteher in der Postabtheilung sind) zur Seite.

Der General-Director hat den Dienst der Verwaltung entsprechend den gesetzlichen Vorschriften zu ordnen. Er hat der Regierung den Spezial-Etat der Verwaltung vorzulegen, sowie die Ausführung des bewilligten Etats zu regeln und zu überwachen. Derselbe hat die Beamten anzunehmen und sie, soweit die Besetzung der betreffenden (höheren) Stellen nicht dem Könige vorbehalten ist, anzustellen, sie zu befördern, zu versetzen, dienstlich zu entsenden, zu beurlauben und die Besoldungen in den etatsmäßigen Grenzen festzusetzen. Ebenso liegt ihm die Entscheidung über Gesuche der Beamten, wie, erforderlichen Falles, deren Amtssuspension und unter Zustimmung der Junta der General-Inspectoren, ihre Entlassung im Disziplinarwege ob.

Die Postabtheilung zerfällt in drei Sektionen. Vorsteher derselben ist je einer der drei jüngsten General-Inspectoren.

Die Dienstgeschäfte sind unter die genannten Sektionen vertheilt wie folgt:

Sektion I liegt ob: die Ueberwachung der Kassenführung und des Dienstbetriebes der Postanstalten, Ausführung der Kassenrevisionen und Feststellung der allgemeinen Grundsätze über die seitens der Postdienststellen auszuübenden Kontrolen. Vorbereitung des Spezial-Etats der Postverwaltung, sowie die wegen Ausführung des genehmigten Etats erforderlichen Arbeiten. Ueberwachung der richtigen und rechtzeitigen Erledigung von Reklamationen des Publikums wegen Sendungen, die zur Beförderung innerhalb des engeren inneren Postgebietes (des Mutterlandes, der benachbarten Inseln und Marokkos) gelangt sind.

Sektion II besorgt die Vorbereitung der Verträge mit fremdländischen Postverwaltungen, sie entwirft die Reglements und Ausführungsbestimmungen zu denselben und die durch die Verträge mit dem Auslande bedingten Erlasse. Ferner liegt ihr ob: die Einrichtung und Aufhebung von Auswechselungs-Postanstalten;

Digitized by Google

die Regelung der Leitung der Sendungen nach dem Auslande; die Abrechnung mit fremden Ländern; ferner die Regelung aller Angelegenheiten, betreffend den Bau und die Instandhaltung der Diensträume, die Anschaffung und Unterhaltung der Postwagen, die Anschaffung aller Ausstattungsgegenstände und Materialien, sowie die Vertheilung derselben an die Dienststellen; der Druck und die Vertheilung der amtlichen Verordnungsblätter; die Verwaltung der Kasse der General-Direction; die Führung der allgemeinen Statistik; die Erledigung der Reklamationen wegen der Sendungen aus und nach dem Auslande.

Die III. Sektion besorgt die Einrichtung von Postanstalten und die Ordnung des Dienstbetriebes bei denselben; die Organisation und die Ueberwachung des Beförderungsdienstes auf der Halbinsel, den benachbarten Inseln und in Marokko zu Wagen, zu Pferde und durch Boten. Ihr liegt ob der Abschluß von Verträgen wegen Beförderung der Posten und Postsendungen; die Regelung der Leitung der sich im engeren inneren Postbezirk bewegenden Sendungen bei ihrer Beförderung zu Lande, wie zu Wasser; die Einrichtung der Bahnposten; die Regelung des außergewöhnlichen Dienstes bei Kriegszeiten und bei Unterbrechung von Verbindungen; die Verfolgung von Post- und Portoübertretungen; die Regelung des Portofreiheitswesens und der einschlägigen Materien; die Besorgung der Arbeiten wegen Feststellung der inländischen Tarife.

Unter der General-Direction stehen 49 Provinzial-Directionen (Administraciones principales) unter je einem Provinzial-Director (Administrador principal), dem die Verwaltung der Ortspostanstalt der Provinzial-Hauptstadt (Administracion principal) und die Ueberwachung der übrigen Dienststellen der Provinz (Administraciones subalternas oder Estafetas und Carterías) übertragen ist.

Das Haupt-Postamt von Madrid führt den Namen Correo central. Dem Vorsteher desselben ist, wie den übrigen Provinzial-Directoren, die Oberaufsicht über die Postanstalten der Provinz Madrid übertragen. Außerdem sind demselben die in der Landeshauptstadt eingerichtete Zweig-Postanstalt (Estafeta del Este) und die von Madrid ausgehenden Bahnposten untergeben. Dem Director stehen in der Leitung und Beaufsichtigung des Dienstes innerhalb der Stadt ein Subdirector (Segundo Jefe) und zwei Aufsichtsbeamte (Oficiales mayores) und behufs Beaufsichtigung der Bahnposten zwei Bahnpost-Inspectoren zur Seite.

Das Central-Postamt hat außer dem Büreau des Vorstehers folgende Dienststellen:

1. Die Kassenverwaltung, bei welcher der Verkauf der Postwerthzeichen und die Frankirung der Sendungen erfolgt. (Die Einlieferung der gewöhnlichen Briefsendungen selbst hat lediglich durch Niederlegung derselben in die Briefkasten stattzufinden.)
2. Die Annahmestelle für Einschreibbriefe nach Orten der Halbinsel, der Balearischen und Canarischen Inseln, der überseeischen spanischen Provinzen und nach Marokko. (Dienststunden von 10 Uhr Vormittags bis 5 Uhr Nachmittags.)
3. Das Reklamationsbüreau, welches die Kontrole über die Absendung der Einschreibbriefe ausübt und täglich von 11 bis 2 Uhr Reklamationen wegen solcher, nach dem spanischen Postgebiete gerichteten Sendungen entgegennimmt.
4. Die Annahmestelle für gewöhnliche und einzuschreibende Drucksachen ꝛc.

Digitized by Google

für die Halbinsel, die Balearischen und Canarischen Inseln und die spanischen überseeischen Besitzungen. Dienststunden: für Annahme der Sendungen von Privatleuten von 10 Uhr Vm. bis 3 Uhr Nm., für Annahme der Sendungen der Druckereien und Verleger von 10 Uhr Vm. bis 1 Uhr Nm.

5. Annahme- und Ausgabestelle für Sendungen mit Werthangabe. Die Annahme erfolgt täglich in der Zeit von 10 Uhr Vm. bis 2 Uhr Nm.; die Ausgabe von 4 bis 5 Uhr Nm.
6. Abtheilung der Lagerbriefe (Seccion de Lista), Aufbewahrung und Ausgabe der postlagernden Briefe, sowie der ohne Wohnungsangabe eingegangenen und der unbestellbaren Sendungen. Die Ausgabe dieser Sendungen erfolgt täglich von 9 Uhr Vm. bis 5 Uhr Nm.
7. Die Ausgabestelle für Sendungen an Privatleute, welche Fachgebühren entrichten (Apartado de Particulares), geöffnet nach Ankunft eines jeden Posttransportes.
8. Die Ausgabestelle für Sendungen der Behörden (Apartado oficial). Ebenfalls nach Ankunft jedes Posttransports geöffnet.
9. Das Auslandsbüreau (Seccion de Cambio) zur Annahme, Absendung und Umleitung der gewöhnlichen und einzuschreibenden Briefsendungen nach dem Auslande. Ferner werden bei dieser Dienststelle die Rückscheine über Einschreibsendungen in Empfang genommen. Die hierfür für jede Sendung zu erlegende Gebühr beträgt 10 Centimos. Die Dienststunden der Dienststelle erstrecken sich von 11 Uhr Vm. bis 2 Uhr Nm. und 4 bis 6 Uhr Nm.

Bei der Zweigpostanstalt (Estafeta del Este) werden gewöhnliche und einzuschreibende Briefe täglich von 9 Uhr Vm. bis 6 Uhr Nm. angenommen.

In dem Central-Postamtsgebäude befinden sich getrennte Briefkasten für die inländische und für die ausländische Korrespondenz. Ferner ist ein Spätlingsbriefkasten vorhanden, in welchen die Briefe nach den durchschnittlich auf eine Stunde vor Abgang der betreffenden Posttransporte festgesetzten und durch einen Aushang bekannt gemachten Schlußzeiten bis kurz vor Abgang der Transporte niedergelegt werden können, unter Entrichtung einer Zuschlagsgebühr von 5 Centimos in Freimarken. Außerdem sind 105 Briefkasten an den verschiedenen Punkten der Stadt aufgestellt, deren Leerung täglich viermal, 8 und 10 Uhr Vm. und 2 und 3 Uhr Nm., durch 21 Kastenleerer erfolgt.

Die Bestellung der Stadtbriefe erfolgt durch 60 besondere Briefträger, welche drei tägliche Bestellungen, um 8 und 10 Uhr Vm. und 4 Uhr Nm., ausführen.

Die Bestellung der von außerhalb eingehenden Sendungen wird durch 130 Briefträger täglich einmal, gegen 11 Uhr Vm., bewirkt.

Aus einer besonderen Uebersicht des Jahrbuches gehen die Fristen hervor, welche zur Beförderung der Sendungen von Madrid nach den Provinzial-Hauptstädten und den überseeischen spanischen Besitzungen erforderlich sind. Nach derselben erfolgt z. B. die Beförderung der Sendungen nach San Sebastian in 17 Stunden 31 Min., nach Cadix in 25 Std. 30 Min., nach Vittoria in 13 Std., nach der Havanna in 19, nach San Juan de Portorico in 17, nach Manila in 48 Tagen.

Im inneren spanischen Postgebiete (der Halbinsel und den benachbarten Inseln) sind vorhanden: 49 Postämter I. Kl. (Administraciones principales), 631 Post-

Digitized by Google

ämter II. Kl. (Estafetas) und 1823 Postämter III. Kl. (Carterias), im Ganzen also 2503 Postanstalten.

Bahnposten kursiren auf 33 Linien in einer Länge von zusammen 6401 km. Auf den meisten Strecken wird täglich nur ein Zug in jeder Richtung zur Postbeförderung benutzt. Nur auf den wichtigeren Linien, wie z. B. zwischen Madrid und Irun (französische Grenze, Ambulante del Norte), erfolgt in jeder Richtung täglich zweimalige Postbeförderung. Die Bahnposten durchlaufen im Durchschnitt täglich ..... 15 796 km.

Verbindungen auf Landwegen waren während des Etatsjahres 1877/78 in Benutzung:

auf	130	Linien	zu Wagen; dieselben legten täglich zurück	9 720 »
»	206	»	» Pferde; » » » »	15 042 »
»	95	»	theils zu Pferde, theils zu Wagen; dieselben legten täglich zurück	9 338 »
»	3429	»	durch Boten; dieselben legten täglich zurück	81 908 »
			Zusammen	131 804 km.

Seepostverbindungen bestanden 14. Die Schiffe durchfuhren täglich durchschnittlich 770 Seemeilen.

An Personal waren während des Etatsjahres 1877/78 vorhanden:

Beamte der General-Direction	74
Provinzial-Direktoren, zugleich Vorsteher der Postämter I. Klasse (Administradores principales)	49
Vorsteher von Postämtern II. Klasse (Administradores de Estafetas)	631
Vorsteher von Postämtern III. Klasse (Encargados de Carterias retribuidas)	1 823
Bahnpostbeamte I. Klasse (Administradores ambulantes de ferrocarriles)	58
Nachgeordnete angestellte Beamte bei Postämtern I. und II. Klasse und bei Bahnposten (Oficiales de principales, ambulantes, estafetas)	268
Anwärter (Aspirantes)	910
Unterbeamte bei den Bahnposten (Conductores und Ayudantes).	137
» im inneren Dienste (Ordenanzas, Schaffner und Mozos, kontraktliche Diener)	200
Vom Staate bezahlte Postboten (Peatones retribuidos por el Estado)	3429
Im Ganzen	7 579.

In dieser Uebersicht ist das Personal der Fahr- und Reitposten, welches von den Unternehmern abhängt, nicht eingeschlossen. Auch sind dabei die Briefträger, welche keine Besoldung, sondern nur die Bestellgebühren für die von ihnen abgetragenen Sendungen beziehen, und die von den Gemeinden bezahlten Postboten, nicht eingerechnet.

Innerhalb des inneren Postbezirks (der Halbinsel und der benachbarten Inseln) wurden befördert:

Digitized by Google

im Jahre bz. Etatsjahre.	Briefe nach anderen Orten des inneren Postbezirks. Stück.	Einschreibbriefe. Stück.	Postkarten. Stück.	Dienstbriefe. Stück.	Geldanweisungssendungen (der Behörden). Stück.	im Ganzen. Stück.
1850	8 371 490	34 735	—	11 560 629	—	19 966 854
1851	8 452 783	22 668	—	11 672 890	—	20 148 341
1853	16 143 214	21 114	—	6 251 383	—	22 415 711
1854	18 657 868	22 584	—	5 813 442	—	24 493 894
1857	32 693 362	100 706	—	2 881 967	239 820	35 915 855
1858	36 310 779	136 465	—	2 833 691	252 459	39 533 394
1865	55 062 613	288 503	—	3 172 746	401 211	58 925 073
1871	65 992 849	440 322	—	4 301 957	500 622	71 235 750
1872—73	66 970 470	1 006 000	—	3 657 060	630 070	72 263 600
1873—74	69 140 151	1 402 710	320 000	3 892 745	640 918	75 396 524
1874—75	69 990 030	1 050 004	1 920 060	3 929 791	651 807	77 541 692
1875—76	70 493 401	929 709	1 609 860	4 535 948	776 256	78 345 174
1876—77	71 467 986	950 553	1 540 720	4 140 472	745 308	78 845 039
1877—78	62 784 226	822 412	275 460	4 020 451	730 217	68 632 766

Die in obiger Zusammenstellung ersichtliche Verminderung der Sendungen im Etatsjahre 1877/78 ist in Folge der bedeutenden Erhöhung der (seit 1873 eingeführten) Kriegssteuer für Briefe und Postkarten von 5 auf 15 Centimos für jede Sendung eingetreten.

Ferner gelangten zur Beförderung:

im Jahre bz. Etatsjahre.	zwischen dem inneren spanischen Postgebiet und den spanischen überseeischen Besitzungen. Gewöhnliche Briefe.	Einschreibbriefe.	Im Ganzen.	zwischen dem inneren spanischen Postbezirk und dem Auslande. Gewöhnliche Briefe.	Einschreibbriefe.	Im Ganzen.
1850	120 028	—	120 028	880 419	747	881 166
1851	202 736	—	202 736	1 029 107	1 046	1 030 153
1853	412 706	—	412 706	1 299 404	1 180	1 300 584
1854	586 934	—	586 934	1 432 117	2 518	1 434 635
1857	863 297	—	863 297	1 922 358	3 278	1 925 636
1858	959 907	—	959 907	2 098 079	3 353	2 101 432
1865	2 478 424	42 000	2 520 424	3 097 093	16 732	3 113 825
1871	2 941 276	45 741	2 987 017	3 912 106	39 536	3 951 642
1872—73	3 300 100	76 116	3 376 215	3 640 870	80 820	3 721 690
1873—74	3 290 486	75 638	3 366 124	4 089 123	88 624	4 177 747
1874—75	3 405 331	77 325	3 482 656	4 098 220	90 126	4 188 346
1875—76	3 607 491	118 576	3 726 067	4 959 604	110 376	5 069 980
1876—77	3 963 346	133 527	4 096 873	5 574 255	116 891	5 691 146
1877—78	3 808 335	124 809	3 933 444	5 549 397	111 190	5 660 587

Digitized by Google

Die Versendung der innerhalb der Halbinsel und der benachbarten Inseln durch die Post beförderten Drucksachen und Staatspapiere umfaßte:

im Jahre bz. Etatsjahre.	a) Drucksachen.					b) Betrag, welcher in Staatspapieren durch die Post zur Versendung gelangt ist.
	Versch. Drucksachen.		Zeitungen.		Im Ganzen.	
	Gewicht. Kilogr.	Werth der Freimarken. Pesetas.	Gewicht. Kilogr.	Werth der Freimarken. Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.
1850	—	—	—	—	143 204	—
1851	—	—	—	—	206 643	—
1853	—	—	—	—	267 321	—
1854	—	—	—	—	310 221	—
1857	118 163	102 756	318 954	218 116	320 872	78 589 523
1858	114 290	199 383	348 289	227 145	426 528	97 480 757
1865	475 486	237 743	504 822	378 428	616 171	417 582 132
1871	601 388	300 694	543 010	288 175	588 869	814 675 083
1872/73	830 720	300 040	794 520	235 610	547 152	268 659 450
1873/74	831 450	300 710	793 610	236 520	543 230	291 794 076
1874/75	840 610	306 058	799 766	245 027	551 085	322 205 596
1875/76	846 025	309 153	803 140	251 834	560 987	462 068 611
1876/77	848 160	318 060	789 976	236 993	555 053	390 144 310
1877/78	851 236	319 213	907 200	272 160	591 373	498 035 430

Das finanzielle Ergebniß der spanischen Posten zeigt nachstehende Uebersicht:

im Jahre bz. Etatsjahre.	Einnahmen. Pesetas.	Ausgaben. Pesetas.	Mehrbetrag der Ausgaben. Pesetas.	Mehrbetrag der Einnahmen. Pesetas.
1850	5 502 648	5 642 103	139 455	—
1851	5 685 607	5 412 750	—	272 857
1853	6 375 735	5 271 000	—	1 104 735
1854	6 418 804	5 220 588	—	1 198 216
1857	5 873 784	6 482 497	608 713	—
1858	6 390 088	6 524 300	134 212	—
1865	10 146 544	8 636 612	—	1 509 932
1871	11 096 817	6 071 995	—	5 024 822
1872/73	10 967 765	6 610 325	—	4 357 440
1873/74	11 026 861	6 610 325	—	4 416 536
1874/75	11 211 248	6 750 660	—	4 460 588
1875/76	12 037 955	6 750 660	—	5 287 295
1876/77	9 015 302	6 999 806	—	2 015 496
1877/78	8 130 290	6 999 810	—	1 130 480

Digitized by Google

Die Verminderung der Einnahmen im Etatsjahre 1876 77 hat ihren Grund darin, daß die Post- und Telegraphen freimarken früher nicht getrennt verrechnet wurden, während seit dem genannten Jahre lediglich der Erlös für Postwerthzeichen in der Einnahme enthalten ist. Die weitere Herabminderung der Einnahmen im Etatsjahre 1877/78 ist in Folge der bereits oben erwähnten Erhöhung der für Briefe und Postkarten zu entrichtenden Kriegssteuer, welche einen erheblichen Rückgang des Versendungsverkehrs verursacht hat, eingetreten. (Forts. folgt.)

---

23. Die früheren Briefportotaxen in Deutschland.

Von Herrn Postsekretär Priewe in Berlin.

Wie Großes für die Hebung und Erleichterung des Postverkehrs durch die Errichtung des Allgemeinen Postvereins und in neuester Zeit durch die Erweiterung desselben zu dem Weltpostvereine geschehen ist, wird sich seiner vollen Bedeutung nach würdigen lassen, wenn man sich die Mannigfaltigkeit der Brieftaxen vergegenwärtigt, welche in dem Verkehr sogar zwischen den einzelnen Staaten Deutschlands bestand, bevor der vom 1. Juli 1850 ab in Kraft getretene deutsch-österreichische Postvereinsvertrag eine einfache und einheitliche Taxe einführte. Bis dahin wurde das Briefporto für jedes deutsche Postgebiet einzeln, nach der für den inneren Verkehr desselben geltenden Taxe, von Grenze zu Grenze berechnet. Als Taxpunkte galten diejenigen Grenzpostanstalten, welche vertragsmäßig den gegenseitigen Austausch der Sendungen zu bewirken hatten. Eine abweichende Taxirungsweise fand im Verkehr Preußens mit Oesterreich und mit Mecklenburg-Schwerin statt. Hier wurden bestimmte, durch die Postverträge bz. vom 3. Januar 1844 und vom 17. März 1847 festgesetzte, gemeinschaftliche Portosätze erhoben, ohne Rücksicht darauf, über welche Grenzpostanstalt die Leitung der Sendungen erfolge.

Den internen Portosätzen von und bis zu den betreffenden Grenzpostanstalten trat für die zwischen denselben liegende Strecke meistens ein Portozuschlag als sogenanntes Grenzporto hinzu. Beispielsweise setzte sich die Taxe für Briefe aus Preußen nach Braunschweig im Jahre 1844 zusammen:

a) aus dem preußischen internen Porto bis zum preußischen Grenzpostamte;
b) aus dem vertragsmäßigen Grenzporto von dem preußischen Grenzpostamte bis zum braunschweigischen Grenzpunkte und
c) aus dem braunschweigischen internen Porto von dem Grenzpunkte bis zum Bestimmungsorte. Preußischerseits bestanden damals als Grenzpostanstalten: Magdeburg, Halberstadt, Oebisfelde, Wernigerode, Heiligenstadt, Hornburg, Pyrmont, Minden, Höxter und Paderborn; braunschweigischerseits: Wolfenbüttel, Braunschweig, Helmstädt, Calvörde, Goslar, Hameln, H. Oldendorf und Holzminden. Das Grenzporto zwischen den verschiedenen korrespondirenden Grenzpunkten war nicht einheitlich, sondern durchaus verschieden. So betrug dasselbe zwischen Magdeburg und Wolfenbüttel, sowie zwischen Halberstadt und Braunschweig 1½ gGr., zwischen Höxter und Holzminden ½ gGr., zwischen Pyrmont und Hameln für Preußen 4 Pf. und für Hannover 3 gPf., zwischen Wernigerode und Goslar für Preußen 6 gPf., für Hannover 4½ gPf. für den Brief.

Digitized by Google

Wenn die Briefe aus einem Postgebiet in ein anderes nicht unmittelbar übergingen, sondern mehrere zwischenliegende Postgebiete berührten, so wurde noch ein weiterer, nach dem internen Tarife der, den Transit leistenden Postverwaltung bemessener Portozuschlag als Transitporto erhoben. Einige Ausnahmen fanden allerdings statt. So erfolgte im Verkehr zwischen Preußen und Baden die Erhebung dieses Portozuschlags nicht vom Publikum, sondern das, der Taxis'schen Postverwaltung zustehende Transitporto wurde an diese halbscheidlich aus der preußischen und badischen Postkasse gezahlt. In der Regel aber kamen so viel Portosätze zur Erhebung, als Postgebiete berührt wurden. Diese Portosätze waren ebensowohl nach den Entfernungs-, als auch nach den Gewichtsabstufungen verschieden. Außerdem bestanden Verschiedenheiten in den Meilenmaßen, den Münzen und Gewichten.

Nach Maßgabe der Entfernung betrug das Briefporto in Preußen, seit dem Jahre 1844:

		bis zu 5	Meilen	.....	1	Sgr.
über	5	» 10	»	.....	1½	»
»	10	» 15	»	.....	2	»
»	15	» 20	»	.....	2½	»
»	20	» 30	»	.....	3	»
»	30	» 50	»	.....	4	»
»	50	» 100	»	.....	5	»
»		100	»	.....	6	» .

Vom 1. Januar 1850 ab jedoch wurde durch das Gesetz vom 21. Dezember 1849 eine nur dreistufige Brieftaxe eingeführt, und danach das Porto festgesetzt für Entfernungen:

bis 10	Meilen	auf 1	Sgr.
über 10 bis 20	»	» 2	»
für alle weiteren Entfernungen ..		» 3	» .

In Oesterreich bestand seit dem 1. Juni 1817 bis zum Jahre 1842 eine siebenstufige Brieftaxe, und zwar:

	bis zu 3	Meilen	.....	2	Kr. Convm.	
von 3	bis 6	»	.....	4	»	»
» 6	» 9	»	.....	6	»	»
» 9	» 12	»	.....	8	»	»
» 12	» 15	»	.....	10	»	»
» 15	» 18	»	.....	12	»	»
	über 18	»	.....	14	»	» .

Dagegen betrug das Porto im Jahre 1842 bis zu 10 Meilen, seit dem Jahre 1843 bis zu 20 Meilen 6 Kr., für alle weiteren Entfernungen 12 Kr. Diesen Sätzen trat seit dem 1. Juni 1848 eine dritte Taxstufe von 3 Kr. bis zur Entfernung von 10 Meilen hinzu.

Vom 1. Juni 1850 ab wurden, nachdem bereits seit dem 1. April 1849 die Entfernungsstufe bis zu 20 Meilen auf Entfernungen bis zu 30 Meilen ausgedehnt worden war, erhoben

	bis zu 10	Meilen	.....	3	Kr. Convm.	
über 10	bis 30	»	.....	6	»	»
»	30	»	.....	9	»	» ,

Digitized by Google

welche Portosätze in Folge des neuen Münzgesetzes vom 27. April 1858 auf 5, 10 und 15 Nkr. zu stehen kamen.

Bayern hatte bis zum Jahre 1842 eine zwölfstufige Taxe, und zwar:

bis zu 6 Meilen ..... 3 Kr. Rh.
über 6 bis 12 » ..... 4 » »
» 12 » 18 » ..... 6 » »
» 18 » 24 » ..... 8 » »
» 24 » 30 » ..... 10 » »,

für jede weiteren 6 Meilen 2 Kr. Rh. bis zu 24 Kr. Rh. für eine Maximalentfernung von 80 Meilen. Vom Jahre 1842 ab wurde für alle Entfernungen über 30 Meilen als höchster Portosatz der Betrag von 12 Kr. Rh. erhoben und damit die Brieftaxe auf sechs Stufen eingeschränkt.

In Braunschweig bestand seit dem 15. Juni 1849 eine dreistufige Taxe, nämlich:

bis zu 5 Meilen ..... $\frac{1}{2}$ gGr. (1 Gutergroschen = $1\frac{1}{4}$ preuß. Silbergroschen od. $12\frac{1}{2}$ Pf. Reichswähr.)
über 5 bis 10 » ..... $\frac{3}{4}$ »
» 10 » ..... 1 »

Im Hannoverschen Gebiet kam vom 1. Juli 1834 ab auf Grund des Posttaxgesetzes vom 7. Juni 1834 folgendes Porto für den einfachen Brief zur Erhebung:

bis zu 2 Meilen ..... 6 Pf.
über 2 bis 4 » ..... 9 »
» 4 » 6 » ..... 1 gGr.
» 6 » 10 » ..... 1 » 6 Pf.
» 10 » 15 » ..... 2 »
» 15 » 20 » ..... 2 » 6 »

u. s. w. für jede 5 Meilen 6 Pf. mehr. Diese Taxe bestand bis zum 1. September 1850.

In Sachsen betrug das Briefporto für den einfachen Brief nach der Posttaxordnung vom 7. Dezember 1840 seit dem 1. Januar 1841:

bis zu 1 Meile ..... 4 Pf.
über 1 bis 2 Meilen ..... 5 »
» 2 » 3 » ..... 6 »

und so fort auf jede Meile mehr 1 Pf. mehr; folglich auf 10 Meilen 13 Pf., auf 30 Meilen 33 Pf.

In Oldenburg kamen vom 1. Juli 1831 ab auf Grund des Taxregulativs vom 22. Mai 1831 nachstehende Sätze für den einfachen Brief zur Erhebung:

bis 3 Meilen ..... 2 Groten (1 Grote = $\frac{5}{12}$ preuß. Sgr.)
über 3 » 5 » ..... 3 »
» 5 » 7 » ..... 4 »
» 7 » 10 » ..... 5 »
» 10 » 13 » ..... 6 »
» 13 » 16 » ..... 7 »
» 16 » 20 » ..... 8 »
» 20 » 24 » ..... 9 ».

Diese Briefportosätze galten bis zum 1. Januar 1852, von wo ab der Vereinsvertrag in Kraft trat.

Digitized by Google

In den nachstehend aufgeführten Ländern, welche zum Thurn und Taxis'schen Postgebiete gehörten, betrug das Porto:

1. in **Württemberg**, seit 1819,

	bis zu	3	Meilen	.....	2	Kr.
über	3	»	6	»	.....	3 »
»	6	»	12	»	.....	4 »
»	12	»	18	»	.....	6 »

u. s. w., für jede ferneren 6 Meilen 2 Kreuzer mehr;

2. in **Kurhessen**, seit 1841, und den beiden **Fürstenthümern Lippe**, seit 1845:

	bis	2	Meilen	.....	$\frac{1}{2}$	Sgr.
von	2	» 3	»	.....	$\frac{3}{4}$	»
»	3	» 5	»	.....	1	»
»	5	» 8	»	.....	$1\frac{1}{4}$	»
»	8	» 10	»	.....	$1\frac{3}{4}$	»
»	10	» 12	»	.....	2	»
»	12	» 16	»	.....	$2\frac{1}{2}$	»
»	16	» 18	»	.....	3	»
»	18	» 20	»	.....	$3\frac{1}{4}$	»
»	20	» 25	»	.....	$3\frac{3}{4}$	»
»	25	» 28	»	.....	$4\frac{1}{4}$	»
»	28	» 30	»	.....	$4\frac{1}{2}$	»
»	30	» 40	»	.....	5	»
»	40	» 45	»	.....	$5\frac{1}{2}$	»
»	45	» 50	»	.....	$5\frac{3}{4}$	»
»	50	» 60	»	.....	$6\frac{3}{4}$	»;

3. in **Hessen-Darmstadt**, seit 1824,

	bis zu	2	Meilen	.....	2	Kr.
über	2 bis	6	»	.....	4	»
»	6 »	12	»	.....	6	»

u. s. w., für jede weiteren 6 Meilen 2 Kreuzer mehr bis zu 30 Kr. für eine Maximal-Entfernung von 132 Meilen;

4. in **Sachsen-Weimar**, seit Dezember 1840,

	bis zu	3	Meilen	.....	$\frac{1}{2}$	Sgr.
über	3 bis	5	»	.....	1	»
»	5 »	8	»	.....	$1\frac{1}{4}$	»
»	8 »	10	»	.....	$1\frac{3}{4}$	»
»	10 »	12	»	.....	2	»
»	12 »	18	»	.....	$2\frac{1}{2}$	»
»	18 »	21	»	.....	3	»
»	21 »	24	»	.....	$3\frac{1}{4}$	»
»	24 »	30	»	.....	$3\frac{3}{4}$	»
»	30 »	33	»	.....	$4\frac{1}{4}$	»
»	33 »	36	»	.....	$4\frac{1}{2}$	»
»	36 »	42	»	.....	5	»
»	42 »	45	»	.....	$5\frac{1}{2}$	»
»	45 »	48	»	.....	$5\frac{3}{4}$	»

Digitized by Google

von 48 bis 54 Meilen ..... 6½ Sgr.
» 54 » 57 » ..... 6¾ »
» 57 » 60 » ..... 7 » ;

5. in Sachsen-Meiningen, seit 1841,

bis zu 3 Meilen ..... 2 Kr.
über 3 bis 8 » .... 4 »
» 8 » 12 » ..... 6 »
» 12 » 18 » ..... 8 »

u. s. w., für jede weiteren 6 Meilen 2 Kreuzer mehr bis zu 22 Kr. für eine Maximal-Entfernung von 60 Meilen.

Hiernach bestanden sogar innerhalb eines und desselben Postgebietes in den verschiedenen Ländern, welche dasselbe ausmachten, verschiedene Brieftaxen. Es erklärt sich dies daraus, daß die Thurn und Taxis'sche Postverwaltung die Taxe nicht selbstständig festsetzen konnte, sondern daß sie dazu der Zustimmung der betreffenden Landesregierungen bedurfte. Erst unterm 25. Mai 1850, kurz vor ihrem Beitritt zu dem Deutsch-Oesterreichischen Postverein, gelang es der Thurn und Taxis'schen Postverwaltung in den zu ihrem Gebiete gehörigen Staaten einen gleichmäßigen Tarif von 4 Taxstufen einzuführen, und zwar:

bis zu 3 Meilen ..... ½ Sgr. = 2 Kr.
über 3 bis 15 » ..... 1 » = 4 »
» 15 » 30 » ..... 2 » = 7 »
» 30 Meilen ..... 3 » = 10 » .

Nicht minder verschieden, wie die Taxirungsstufen nach der Entfernung, waren diejenigen nach dem Gewichte.

Im Jahre 1849 betrug das Gewicht des einfachen Briefes:

in Preußen ¾ Loth Preuß. einschließlich, vom 1. Januar 1850 ab 1 Zollloth ausschließlich;
in Sachsen, Baden, Braunschweig, Hannover, den beiden Mecklenburg, Hessen-Darmstadt, Hessen-Homburg, Nassau, Frankfurt a. M. und den Hansestädten ¾ Loth Köln. (das kölnische Gewicht ist mit dem preußischen Gewichte gleich);
in Oesterreich ½ Loth Wiener (½ Loth Wiener = ⅝ Loth Preuß.);
in Bayern ½ Loth Bayerisch (½ Loth bayerisches Gewicht = 4/7 Loth Preuß.);
in Oldenburg und Sachsen-Weimar 1 Loth Köln. einschließlich;
in Kurhessen und den beiden Fürstenthümern Lippe 1 Loth Köln. ausschließlich;
in Württemberg für Briefe im eigenen Lande ½ Loth Köln., für Briefe nach anderen Postgebieten 1 Loth Köln. einschließlich.

Bei schwererem Gewichte war für Briefe, sowie für Schriften- (Akten-) Sendungen, ohne Rücksicht auf die Postengattung, mit welcher die Beförderung stattfand, zu erheben:

in Preußen, seit dem 1. Oktober 1848,

über ¾ bis 1 Loth Preuß. 1½faches,
» 1 » 1½ » » 2 »
» 1½ » 2 » » 2½ »
» 2 » 8 » » 3 »
» 8 » 16 » » 4 » , und

Digitized by Google

über 16 Loth so lange das 4fache Briefporto, bis das doppelte Packetporto mehr betrug;

seit dem 1. Januar 1850 dagegen:

von 1 Loth bis 2 Loth 2faches,
» 2 » » 3 » ..... 3 »
» 3 » » 4 » ..... 4 »
» 4 » » 8 » ..... 5 »
» 8 » » 16 » ..... 6 » Briefporto so lange, bis das Porto nach der Packettaxe mehr betrug.

Für den inneren Postverkehr Badens führte das Gesetz vom 11. November 1850 die im Deutsch-Oesterreichischen Postvereinsvertrage festgesetzten Entfernungs- und Gewichtsstufen ein.

Vorher wurde erhoben: über $\frac{3}{4}$ Loth bis 1 Loth ..... $1\frac{1}{2}$faches,
» 1 » » $1\frac{1}{2}$ » ..... 2 »
» $1\frac{1}{2}$ » » 2 » ..... $2\frac{1}{2}$ »
» 2 » » $2\frac{1}{2}$ » ..... 3 »
» $2\frac{1}{2}$ » » 3 » ..... $3\frac{1}{2}$ » Briefporto,

u. s. w., von $\frac{1}{2}$ zu $\frac{1}{2}$ Loth $\frac{1}{2}$faches Briefporto mehr bis zum Gewichte von 8 Loth, von wo ab die Briefe mit der Fahrpost versandt und von Loth zu Loth mit der Hälfte des einfachen Briefportosatzes belegt wurden.

Dieselben Gewichtsstufen bestanden bis zum Erlaß des Gesetzes vom 15. Juni 1849 in Braunschweig, jedoch mit der Abweichung, daß hier schon die über 4 Loth schweren Briefe und Schriften zur Fahrpost gehörten und dann nach folgender Gewichtsstufe taxirt wurden:

über 4 bis 8 Loth 3faches,
» 8 » 16 » ..... 4 »
» 16 » 24 » ..... 5 »
» 24 Loth bis 1 Pfd. ..... 6 »
» 1 Pfd. » 2 » ..... 7 »
» 2 » » 3 » ..... 8 » Briefporto,

u. s. w. für jedes fernere Pfund das einfache Briefporto mehr.

In Hannover bestanden vom 1. Juli 1834 ab folgende Gewichtsstufen:

über $\frac{3}{4}$ bis 1 Loth 1fach,
» 1 » $1\frac{1}{2}$ » 2 »
» $1\frac{1}{2}$ » 2 » $2\frac{1}{2}$ »
» 2 » $2\frac{1}{2}$ » 3 »
» $2\frac{1}{2}$ » 3 » $3\frac{1}{2}$ »
» 3 » $3\frac{1}{2}$ » 4 »
» $3\frac{1}{2}$ » 4 » $4\frac{1}{2}$ » .

Sobald Briefe über 4 Loth schwer waren, wurden sie mit der Fahrpost befördert, und dann kam nachstehende Aktentaxe zur Anwendung:

über 4 bis 8 Loth 3faches,
» 8 » 16 » ..... 4 »
» 16 » 24 » ..... 5 »
» 24 » 32 » ..... 6 »
» 1 Pfd. » 2 Pfd. ..... 7 » Briefporto,

u. s. w. für jedes Pfund das einfache Briefporto mehr.

Digitized by Google

In Sachsen stimmte die Gewichtsstufe, bis durch die Posttax-Ordnung vom 13. Juni 1850 diejenige des Postvereinsvertrages eingeführt wurde, mit der preußischen vom Jahre 1848 überein. Für Briefe und Schriften über $2\frac{1}{2}$ Loth aber, wenn nicht die Beförderung mit der Schnell- (Reit-) Post vom Absender verlangt war, wurde erhoben:

	bis	8 Loth	.....	2faches,	
über	8	» 16	»	3	»
»	16	» 24	»	4	»
»	24 Loth	» 1 Pfd.	.....	5	»
»	1 Pfd.	» $1\frac{1}{2}$	»	6	»
»	$1\frac{1}{2}$	» » 2	»	7	»
»	2	» » $2\frac{1}{2}$	»	8	»
»	$2\frac{1}{2}$	» » 3	»	9	» Briefporto,

und über 3 Pfund für jedes Pfund einfaches Briefporto mehr. Waren den über $2\frac{1}{2}$ Loth schweren Briefen Gegenstände von geringem Werthe beigefügt, so kam die niedrigere Taxe für Packete in Anwendung.

Auch Mecklenburg-Schwerin hatte eine der preußischen vom Jahre 1848 gleiche Gewichtsstufe.

In den übrigen deutschen Staaten wurde im Jahre 1849 und bis zu der nach und nach erfolgten Einführung der Portosätze des Vereinsvertrages auch im internen Verkehr das Porto nach dem Gewichte, wie folgt, erhoben.

In Mecklenburg-Strelitz:

über	$\frac{3}{4}$ Loth	bis 1	Loth	$1\frac{1}{2}$faches,	
»	1	» » $1\frac{1}{2}$	»	2	»
»	$1\frac{1}{2}$	» » 2	»	$2\frac{1}{2}$	»
»	2	» » $2\frac{1}{2}$	»	3	»
»	$2\frac{1}{2}$	» » 3	»	$3\frac{1}{2}$	»
»	3	» » $3\frac{1}{2}$	»	4	»
»	$3\frac{1}{2}$	» » 4	»	$4\frac{1}{2}$	»
»	4	» » 8	»	5	»

über 8 Loth 6faches Briefporto so lange, bis das Packetporto mehr betrug.

In Oldenburg:

I. Für Briefe:

über	1	bis $1\frac{1}{2}$	Loth	$1\frac{1}{2}$faches,	
»	$1\frac{1}{2}$	» 2	»	2	»
»	2	» $2\frac{1}{2}$	»	$2\frac{1}{2}$	»
»	$2\frac{1}{2}$	» 3	»	3	»
»	3	» $3\frac{1}{2}$	»	$3\frac{1}{2}$	»
»	$3\frac{1}{2}$	» 4	»	4	» Briefporto, und ferner

für jedes Loth ein halbfaches Briefporto mehr.

II. Für Akten:

über	2	bis 4	Loth einschl.	$2\frac{1}{2}$faches,	
»	4	» 6	» »	3	»
»	6	» 9	» »	$3\frac{1}{2}$	»
»	9	» 12	» »	4	»
»	12	» 18	» »	$4\frac{1}{2}$	»

Digitized by Google

über	18		bis	24	Loth	einschl.	.....	5	faches,
»	24	Loth	»	1	Pfd.	»	....	$5\frac{1}{2}$	»
»	1	Pfd.	»	$1\frac{1}{2}$	»	»	.....	$6\frac{1}{2}$	»
»	$1\frac{1}{2}$	»	»	2	»	»	.....	$7\frac{1}{2}$	»
»	2	»	»	3	»	»	.....	8	» Briefporto, u. s. w.

III. Für Dokumente:

		bis	1	Loth	einschl.	.....	2faches,	
über	1	»	2	»	»	.....	3	»
»	2	»	3	»	»	.....	4	»
»	3	»	5	»	»	.....	5	»
»	5	»	8	»	»	.....	6	»
»	8	»	12	»	»	.....	$6\frac{1}{2}$	»
»	12	»	18	»	»	.....	7	»
»	18	»	24	»	»	.....	$7\frac{1}{2}$	»
»	24 Loth	»	1	Pfd.	»	.....	8	»
»	1 Pfd.	»	$1\frac{1}{2}$	»	»	.....	9	»
»	$1\frac{1}{2}$	»	2	»	»	.....	10	» Briefporto, u. s. w.

für jedes fernere $\frac{1}{2}$ Pfund das einfache Briefporto mehr.

In Bayern:

über	$\frac{1}{2}$	bis	1	Loth	bayerisch	$\frac{1}{2}$faches	($\frac{7}{8}$ Loth bayerisch = 1 Loth preußisch),	
»	1	»	$1\frac{1}{2}$	»	»	2	»	
»	$1\frac{1}{2}$	»	2	»	»	$2\frac{1}{2}$	»	
»	2	»	$2\frac{1}{2}$	»	»	3	»	Briefporto, u. s. w. bis 8 Loth.

Für Briefe über 8 Loth bis 1 Pfund wurde für jedes Loth die Hälfte der Taxe des einfachen Briefes erhoben. Briefe und Schriftensendungen über 1 Pfund gehörten zur Fahrpost und unterlagen der Packettaxe.

In Oesterreich:

über	$\frac{1}{2}$	Wiener	Loth	bis	1	Wiener	Loth	$1\frac{1}{2}$faches	($\frac{1}{2}$ Wiener Loth =	
»	1	»	»	»	$1\frac{1}{2}$	»	»	2	»	$\frac{5}{8}$ Loth preuß.),
»	$1\frac{1}{2}$	»	»	»	2	»	»	3	»	
»	2	»	»	»	$2\frac{1}{2}$	»	»	4	»	
»	$2\frac{1}{2}$	»	»	»	3	»	»	5	»	
»	3	»	»	»	4	»	»	6	»	
»	4	»	»	»	6	»	»	7	»	
»	6	»	»	»	8	»	»	8	»	
»	8	»	»	»	12	»	»	9	»	
»	12	»	»	»	16	»	»	10	»	
»	16	»	»	»	24	»	»	11	»	
»	24	»	»	»	32	»	»	12	»	Briefporto, u. s. w.

von 8 zu 8 Wiener Loth Mehrgewicht ein einfacher Briefportosatz mehr. Briefe über 6 Loth konnten mit der Fahrpost unter Anwendung der Packettaxe befördert werden.

In den zum Thurn und Taxis'schen Postgebiete gehörigen Ländern bestanden folgende Gewichtsstufen:

Digitized by Google

in Hessen-Darmstadt, Hessen-Homburg, Nassau, Frankfurt am Main und den Hansestädten:

über $\frac{3}{4}$ bis 1 Loth ..... $1\frac{1}{2}$faches,
» 1 » $1\frac{1}{2}$ » ..... 2 »
» $1\frac{1}{2}$ » 2 » .... $2\frac{1}{2}$ »
» 2 » $2\frac{1}{2}$ » ..... 3 » Briefporto, u. s. w.

für jedes weitere halbe Loth $\frac{1}{4}$faches Briefporto mehr;

in Kurhessen und den beiden Lippe:

von 1 bis $1\frac{1}{2}$ Loth ausschl. $1\frac{1}{2}$faches,
» $1\frac{1}{2}$ » 2 » » 2 »
» 2 » $2\frac{1}{2}$ » » $2\frac{1}{2}$ » Briefporto, u. s. w.;

in Sachsen-Weimar, Sachsen-Coburg-Gotha, Sachsen-Meiningen, Schwarzburg und Reuß:

über 1 bis $1\frac{1}{2}$ Loth einschl. $1\frac{1}{2}$faches,
» $1\frac{1}{2}$ » 2 » » 2 »
» 2 » $2\frac{1}{2}$ » » $2\frac{1}{2}$ » Briefporto, u. s. w.;

in Württemberg:

über $\frac{1}{2}$ bis 1 Loth ..... $1\frac{1}{2}$faches,
» 1 » $1\frac{1}{2}$ » ..... 2 »
» $1\frac{1}{2}$ » 2 » ..... $2\frac{1}{2}$ »
» 2 » $2\frac{1}{2}$ » ..... 3 » Briefporto, u. s. w.

In diesen Ländern wurden Briefe und Schriftensendungen über 2 Loth, wenn nicht der Absender die Beförderung mit der Briefpost ausdrücklich verlangt hatte, mit der Fahrpost versandt und dann, wie folgt, taxirt:

über 2 bis 8 Loth 3faches,
» 8 » 16 » ..... 4 »

und über 16 Loth so lange 4faches Briefporto bis das doppelte Packetporto mehr betrug.

Für Einschreibbriefe wurde, neben dem Porto, für gewöhnliche Briefe nach der Entfernung und dem Gewichte, als Einschreibgebühr erhoben:

in Preußen und Mecklenburg-Schwerin
der Betrag von 2 Sgr.;
in Mecklenburg-Strelitz
der Betrag von $1\frac{1}{4}$ Sgr.;
in Sachsen
der Betrag von 1 Sgr.;
in Baden
der Betrag von 3 Kr.;
in Braunschweig, Hannover und Oldenburg
der Betrag des einfachen Briefportos.

Die übrigen deutschen Staaten beförderten Einschreibbriefe gegen Erlegung des Portos für gewöhnliche Briefe, ohne Ansatz einer Einschreibgebühr, erhoben jedoch eine Gebühr für Ausfertigung des Einlieferungsscheines. Die Empfangsbescheinigung (das Recepisse) war portofrei, nur in Sachsen unterlag sie, sowohl auf dem Hin-, als auch auf dem Rückwege, der Zahlung des einfachen Briefportos.

Auch die Bestimmungen über die Taxirung der Kreuzbandsendungen und Waarenproben waren in den einzelnen Staaten verschieden.

Digitized by Google

Für Druckſachen unter Kreuzband wurde erhoben:

in Preußen, Baden, Mecklenburg-Schwerin und Oldenburg
$\frac{1}{4}$ der Brieftaxe;

in Bayern
für das erſte halbe Loth $\frac{1}{2}$, für das weitere Gewicht bis 1 Pfd. $\frac{1}{4}$ des Briefportos nach dem Gewichte, über ein Pfund die Packettaxe;

in Braunſchweig bis $7\frac{1}{2}$ Loth, in Hannover bis 4 Loth $\frac{1}{4}$ des Briefportos, über $7\frac{1}{2}$ Loth bz. über 4 Loth die Packettaxe;

in Mecklenburg-Strelitz
$\frac{1}{4}$ des Briefportos, bis zur Erreichung des Portos für Packete;

in Oeſterreich
$\frac{1}{3}$ des Briefportos, mindeſtens aber die Hälfte der Taxe für den einfachen Brief;

in Sachſen
bis 7 Loth $\frac{1}{4}$ des Briefportos, über 7 bis 16 Loth mit der Briefpoſt (Reitpoſt) doppeltes, mit der Fahrpoſt einfaches Briefporto;

im Thurn- und Taxis'ſchen Poſtgebiete
bis 16 Loth $\frac{1}{4}$ der Taxe für Schriftenſendungen, über 16 Loth das gewöhnliche Packetporto.

Uebereinſtimmend beſtand in allen Poſtgebieten die Vorſchrift, daß Kreuzbandſendungen bei der Aufgabe zu frankiren waren und daß ſie, außer der Adreſſe, nichts Geſchriebenes enthalten durften. Verſchieden dagegen waren oft die Beſtimmungen über die Anlegung des Kreuzbandes, ſowie darüber, welche Arten von Druckſachen, außer Zeitungen und gedruckten Circularen, unter Band verſandt werden konnten.

Der Frankirungszwang beſtand allgemein auch für Waarenproben. Für dieſe, wenn ſie äußerlich leicht erkennbar und den Briefen beigeſchloſſen waren, wurde erhoben:

in Preußen, Baden und den beiden Mecklenburg
bis $1\frac{1}{2}$ Loth einfaches Briefporto, bei ſchwererem Gewichte die Hälfte der Brieftaxe;

in Bayern
für das erſte halbe Loth einfaches Briefporto, für das weitere Gewicht $\frac{1}{3}$ des Briefportos;

in Braunſchweig
bis 2 Loth einfaches, über 2 bis 8 Loth doppeltes Briefporto, über 8 Loth das Packetporto;

in Hannover
bis 2 Loth einfaches, über 2 bis 3 Loth $1\frac{1}{2}$faches, über 3 bis 4 Loth 2faches Briefporto, über 4 Loth das Packetporto;

in Oldenburg..... bis $1\frac{1}{2}$ Loth ..... 1 faches,
über $1\frac{1}{2}$ " 4 " ..... $1\frac{1}{2}$ "
" 4 " 8 " ..... 2 "
" 8 " 16 " ..... 3 "
" 16 Loth " 1 Pfd. ..... 4 "
" 1 Pfd. " $1\frac{1}{2}$ " ..... 5 "
" $1\frac{1}{2}$ " " 2 " ..... 6 "
" 2 " " 3 " ..... 7 " Briefporto,
u. ſ. w. für jedes weitere Pfund das einfache Briefporto mehr;

Digitized by Google

in Sachsen
bis $3\frac{1}{2}$ Loth die Hälfte des Briefportos, über $3\frac{1}{2}$ Loth, bei der Beförderung mit der Reitpost, die Schriftentaxe, bei Beförderung mit der Fahrpost, das Packetporto;
im Thurn und Taxis'schen Postgebiete
bis $1\frac{1}{4}$ Loth das einfache Briefporto, über $1\frac{1}{2}$ Loth die Hälfte des tarifmäßigen Briefportos;
in Oesterreich
$\frac{1}{3}$ des tarifmäßigen Briefportos, jedoch nicht weniger, als die Taxe für einen einfachen Brief.

In Braunschweig, Mecklenburg-Strelitz, Sachsen und im Thurn und Taxis'schen Postgebiete durfte, wenn die Porto-Ermäßigung stattfinden sollte, der Brief ohne die Waarenprobe nicht über $\frac{3}{4}$ Loth, in Baden nicht über $\frac{1}{2}$ Loth wiegen.

Mit einer gewissen Verwunderung blicken wir heute, wo wir uns einfacher und einheitlicher Taxen erfreuen, auf die Taxzustände in einer, noch nicht sehr weit hinter uns liegenden Vergangenheit zurück. Wir haben Veranlassung, unsere Amtsgenossen zu bedauern, denen in früherer Zeit der Dienst durch die Mannigfaltigkeit der Taxen in hohem Grade erschwert wurde. Der Rückblick erfüllt uns aber auch mit dem Gefühle lebhafter Freude, daß wir solchen Schwierigkeiten entrückt sind. Auf dem Postkongresse in Paris sind, wie in dem Berner Allgemeinen Postvertrage, ein einheitlicher Tarif für Briefe, Kreuzbandsendungen und Waarenproben, übereinstimmende Portosätze auch für Geldbriefe vereinbart worden. Vielleicht gelingt in Zukunft eine gleiche Vereinbarung im Weltpostverein auch bezüglich der Packetsendungen. Dann würden unseren Nachkommen die Taxzustände, wie sie noch vor kaum 30 Jahren in Deutschland bestanden, unbegreiflich erscheinen.

---

24. Fortschritte und Uebertreibungen der elektrophonischen Erfindungen.

Unerwartete Entdeckungen pflegen dem Fache, in welchem sie auftreten, zeitweise das Uebergewicht in dem öffentlichen Interesse zu verleihen. Die Nachricht erregt zuerst als Zeitungsneuigkeit die Theilnahme des Publikums; Berufene und Unberufene sehen sich veranlaßt, auch ihren Theil zur weiteren Ausbildung und Verbreitung des neu Erkannten beizutragen, theils aus innerem Drange und aus Liebe zur Sache, theils aber auch in der Absicht, von dem Glanze des Entdeckerruhmes bestrahlt zu werden. Wenn diese Vorliebe für das Neue, die schon dem großen Heidenapostel als ein Merkzeichen vorgeschrittener Kultur auffiel, mancherlei Nachtheile mit sich bringt, so trägt sie doch unverkennbar zu schnellerer Vervollkommnung der neuen Erkenntniß bei. Streitigkeiten, die bei der Verschiedenheit in der Auffassungs- und Denkart der Menschen unvermeidlich sind, lassen die Aufgabe nicht allzubald zur Beruhigung kommen, und unsere Kenntnisse werden auf eine bewundernswürdige Weise vertieft und bereichert.

Dieser Schilderung, deren Grundgedanken wir in Goethe's Bemerkungen: »Zur Naturwissenschaft im Allgemeinen« wiederfinden, entspricht die Entwickelung der einzelnen Zweige der Naturwissenschaften und insbesondere auch diejenige der

Digitized by Google

Telegraphie. Während aber nur die Aelteren unter uns ihre Erinnerung bis zu jenem Zeitpunkt zurückführen können, wo die elektrische Telegraphie, gleich der Pallas aus dem Haupte des Zeus, aus den Versuchszimmern der Gelehrten in das praktische Leben hinaustrat, um sofort als Ueberwinderin von Zeit und Raum anerkannt zu werden: so haben wir Alle in der jüngsten Zeit an dem Auftreten und der Entwickelung der Telephonie, der Uebermittelung von Tönen in die Ferne mit Hülfe der Elektrizität und des Magnetismus, eine Bewahrheitung unserer einleitenden Betrachtung erlebt.

Noch sind nicht zwei Jahre verflossen, seit zum ersten Male aus Amerika die Kunde von fabelhaften Entdeckungen zu uns herübergetragen wurde. Wenn auch von vielen Seiten angezweifelt, wurden diese Entdeckungen von denjenigen, welche entweder mit gründlicher Sachkenntniß, oder wenigstens ohne Voreingenommenheit an die Sache herantraten, sehr bald in ihrer ganzen Wichtigkeit erkannt. In der That sollten die erhobenen Zweifel sehr bald gründliche Widerlegung, die höchstgespannten Erwartungen erfreuliche Verwirklichung erfahren.

Es ist nicht unsere Absicht, an dieser Stelle die einzelnen Stationen des glänzenden Siegeszuges in die Erinnerung zurückzurufen, welchen das Telephon mit seinen nachgeborenen Geschwistern, Phonograph und Mikrophon, durch die gebildete Welt gehalten hat: wir Alle haben dies noch frisch im Gedächtniß, und auch in diesen Blättern finden sich zahlreiche Mittheilungen über die Entstehung und den Fortgang der hochwichtigen Erfindungen. Wir beschränken uns darauf, das allgemeine Interesse, welches diesem Gegenstande in allen Ländern und in allen Schichten der Gesellschaft von Anfang an zugewendet worden ist, durch einige zwar an sich unerhebliche, aber für die Stellung des Verkehrswesens in dem Kulturleben der Gegenwart bemerkenswerthe Einzelheiten zu veranschaulichen.

Zunächst verdient der Umfang Beachtung, in welchem sich die Theilnahme für die Telephonie und die damit in Zusammenhang stehende Anwendung der Elektrizität geltend macht. Diese Theilnahme beschränkt sich nicht auf die Fachmänner und auch nicht auf die weiteren Kreise gelehrter oder praktischer Naturforschung; sie findet auch ihren literarischen Ausdruck keineswegs allein in den Fachzeitschriften, welche der Telephonie seit ihrem Auftreten einen bedeutenden Theil ihrer Spalten widmen. Man kann sagen, daß die gesammte periodische Presse sich des Gegenstandes bemächtigt hat; die Tagesblätter aller politischen Richtungen beeifern sich, ihren Lesern die Kunde neuer Fortschritte auf dem uns beschäftigenden Gebiete zu übermitteln. Gesellschaften und Vereine, welche die verschiedensten Ziele verfolgen, haben sich durch Vorträge über das große Ereigniß des Tages Kenntniß zu verschaffen gesucht, Personen jeden Standes und Alters sind bemüht gewesen und noch bemüht, wissenschaftliche und technische Probleme, von deren Lösung die größere Verwendbarkeit des Fernsprechers und der verwandten Apparate abhängig ist, einer befriedigenden Lösung zuzuführen. Die literarischen Erscheinungen, welche in Form von Büchern und Flugschriften den Gegenstand behandeln und in allen Sprachen vorliegen, zählen schon jetzt nach Hunderten und fast jede Woche vermehrt sich ihre Zahl. Sogar für die Jugend hat sich schon ein Bearbeiter des vorhandenen Stoffes gefunden; wenigstens lesen wir im Journal des Débats die Ankündigung eines kürzlich erschienenen Buches: »Communications et transmissions de la pensée«, dessen Zweck es ist, der Jugend zu zeigen, auf welche Weise der Mensch seinen Gedanken Ausdruck geben, sein Sehvermögen für die Ferne unterstützen und die Stimme

Digitized by Google

in die Weite übermitteln kann. Das Werk enthält Betrachtungen über das Wort, die Schrift, das Zeichnen und die Kunststecherei, die Buchdruckerei, Lithographie, Photographie und Galvanoplastik, über das Post- und Signalwesen, über die Telegraphie und Teleoptik, sowie auch über das Telephon und den Phonographen.

Durch diese Allgemeinheit der Theilnahme an der Entwickelung der Entdeckungen, deren Ergebnisse sich für das größere Publikum in drei Wunderwerkzeugen: Bell's Telephon, Edison's Phonograph und Hughes' Mikrophon, zusammenfassen, sind selbstverständlich die Namen der glücklichen Erfinder in Aller Mund gekommen. Ja, der Name des Einen dieser drei ist gewissermaßen typisch geworden, so daß sich mit dem landläufigen Ausdruck: »eine Erfindung à la Edison« ein bestimmter Nebengedanke zu verbinden pflegt. Welcher Art dieser Nebengedanke sei, läßt sich leicht verstehen, wenn man sich erinnert, mit welcher Kraft die amerikanische Presse in die Trompete der Reklame stößt, so oft der ohne Zweifel hochverdiente Erfinder ein neues Erzeugniß seines Nachdenkens der staunenden Welt vor Augen führt, ja sogar, sobald er nur erklärt, sich mit der Lösung irgend einer schwierigen Frage beschäftigen zu wollen. Dieser Kanonendonner des Jubels, mit dem die Geburt eines jeden neuen Gliedes der Familie Edison'scher Erfindungen urbi et orbi verkündigt wird, hat für europäische Ohren von Anfang an etwas Mißtrauenerweckendes gehabt; wir können uns einmal schwer von der Vorstellung trennen, daß wo viel Lärm erhoben wird, gewöhnlich Nichts dahinter ist.

Neuerdings beschäftigt sich Nordamerika mit der von Edison angekündigten Erfindung der Theilbarkeit des elektrischen Lichtes. Wir haben bereits früher die Ansicht eines unserer bedeutendsten einheimischen Fachmänner*) über den Grad mitgetheilt, bis zu welchem eine Theilbarkeit des elektrischen Lichtes erreichbar ist. Diese Ansicht ist seitdem in vielen Zeitschriften des In- und Auslandes von anderen Gelehrten bestätigt worden; — so bezeichnet der bekannte Mr. W. H. Preece die angebliche Erfindung Edison's als ein mare's nest, ein Hirngespinnst. Trotzdem hat der Name Edison genügt, um in Nordamerika eine Panik unter den Besitzern von Gasaktien hervorzurufen, und wenig hätte gefehlt, so hätte sich dieselbe auch nach Europa, zunächst nach England, fortgepflanzt. Hier war es jedoch neben dem geringeren Vertrauen auf Edison's Stern eine gewisse nationale Abneigung, welche dem Schrecken Einhalt gebot. Diese Abneigung schreibt sich von den gereizten Erörterungen über die Priorität der Erfindung des Telephons und Mikrophons her, welche Edison für sich in Anspruch genommen hatte, während England diese Ehre, es bleibe dahingestellt, mit welchem Recht, Bell und Hughes, die als Landeskinder Albions betrachtet werden, zuerkennt. Als bezeichnend für die Stimmung des englischen Publikums gegenüber dem amerikanischen Entdecker, sowie für die lebhafte Theilnahme der gebildeten Kreise Englands an den hier in Rede stehenden Erfindungen verdient eine besonders reichhaltig ausgestattete Nummer des englischen Lieblings-Witzblattes, des »Punch«, hervorgehoben zu werden. Der englische Satirikus, der in den Spalten dieses Blattes sein schalkhaftes Scepter führt, hat sich die Person Edison's erkoren, um an diesem Typus die hochtrabenden Versprechungen der Einen, sowie die übertriebenen Erwartungen der Anderen in den Bereich seines gesunden Humors zu ziehen.

Da soll Edison ein Unterkleid erfunden haben, dessen Träger den Gesetzen der

*) Vergl. A. f. P. u. T. 1878 S. 700.

Digitized by Google

Schwerkraft entrückt ist. Wir erblicken eine Bildergalerie, in welcher die Beschauer, angethan mit dem erwähnten Kleid, sich mit Hülfe eines Fächers vom Boden erheben, die Bilder auch der obersten Reihen in unmittelbarer Nähe betrachten und in den graziösesten und gewagtesten Stellungen in allen Regionen des Saales umherschweben. Ein anderes Bild zeigt uns den Nutzen der Erfindung für den Familienvater, der mit Weib und Kindern eine Landpartie macht: Papa auf dem Velociped, hinter sich die Gattin bequem auf einer Art Ruhebett gelagert, und in den Lüften die beiden ältesten Kinder fliegend, welche Mama, damit sie nicht verloren gehen, sorglich an einem Bindfaden hält, wie die Knaben ihre Papierdrachen halten, und daneben der treue Neufundländer, an dessen Halsband eine Schnur mit dem gleichfalls fliegenden Baby befestigt ist. Daß man die Erfindung auch im Zimmer zum Ergötzen der Jugend ausbeuten kann, zeigt ein weiteres Bild, auf welchem die Eltern zu sehen sind, wie sie ihre fliegenden Kinder in der Luft umherblasen, ähnlich wie dies bei einem bekannten Gesellschaftsspiele mit einem Flöckchen Watte geschieht.

Eine andere Erfindung soll der Wetteralmanach sein, welcher bei jedem Tage das Wetter verzeichnet, wie es an allen Orten der Welt das ganze Jahr hindurch sein wird. Dies ermöglicht einem jungen Brautpaar, sich mit Ort und Zeitpunkt seiner Hochzeit derart vorzusehen, daß es sowohl am Tage der Trauung, als während der Flitterwochen des schönsten Sonnenscheins sicher ist.

Nicht minder froh dürfte die Erfindung des Telephonoskops begrüßt werden, welches ebensogut in die Ferne zu sehen, als zu hören gestattet. Wie schön malt uns »Punch« dessen Gebrauch: liebende Eltern in England, deren Tochter in Ceylon verheirathet ist, nehmen Abends vor Schlafengehen den Apparat zur Hand und unterhalten sich noch ein wenig mit dem Töchterchen nicht blos von Mund zu Mund, sondern auch von Auge zu Auge.

Auch ein größeres Gruppenbild: »Der entfesselte Prometheus« oder »die Wissenschaft im Olymp« ist reich an Anspielungen auf die Erfindungswuth unserer Tage, welche dem Idealismus, personifizirt in der griechischen Götterwelt, nicht einmal mehr seinen letzten Zufluchtsort auf dem klassischen Berggipfel gönnen will. Mr. Punch, in höchsteigener Person als Verkörperung des Fortschritts unserer Zeit, hält, mit der »praktischen Wissenschaft« in der einen und einer elektrischen Sonne in der andern Hand, seinen Einzug in die Götterresidenz, getragen von zwei Riesen, Kraft und Stärke. Zeus wirft seine machtlos gewordenen Donnerkeile und Blitze, sowie seine werthlosen Gasaktien von sich; Merkur ist Expreßvelocipedist, wahrscheinlich bei der District Telegraph Company geworden und eilt auf den telephonischen Ruf eines jugendlichen Depeschenträgers herbei; der Kriegsgott Mars blickt scheu auf die Bedienung des »Säuglings von Woolwich«, eines riesigen Kanonenungeheuers, und Pallas, die Göttin der Weisheit, sieht sich in arger Verlegenheit gegenüber zahlreichen weiblichen Doktoren der Medizin und der Philosophie, die ihre Diplome zur Schau tragen.

Ebenso wird uns auf einer, das Innere eines Raritäten- und Alterthumskabinets darstellenden Illustration das Bild eines bekannten Mitgliedes der Society (wahrscheinlich of Telegraph Engineers) vorgeführt, inmitten einer Masse von Gegenständen, die wir heute noch in täglichem Gebrauch haben, deren Bestimmung aber — nach »Punch« — schon dem nächsten Menschenalter ein unlösbares Räthsel sein wird. Natürlich ist das bekannte Mitglied der Society mit einem Anzug bekleidet, dessen Tragen der Mühe, sich durch Gehen weiterzubewegen, überhebt.

Digitized by Google

Edison's Verdienste um die Telegraphie werden durch den ungeschickten Uebereifer seiner Freunde nicht verkleinert und können durch die an sich nicht unberechtigte Verspottung der lächerlichen Uebertreibungen, deren sich die Reklame der neuesten Erfindungen schuldig gemacht hat, nicht beeinträchtigt werden. Das »Archiv f. P. u. Telegr.« erblickt in den vorstehend erwähnten Leistungen des englischen Witzblattes einen neuen Beweis für die Allgemeinheit des Interesses, welches die gebildete Welt aller Länder den elektrophonischen Erfindungen entgegenbringt.

---

25. Telegraphische Verbindung zwischen England und Süd-Afrika.

Die kriegerischen Ereignisse an den Grenzen der englischen Kolonien in Süd-Afrika, welche namentlich in Folge des unglücklichen Kampfes der britischen Truppen gegen die Zulukaffern in England große Erregung hervorgerufen haben, sind die Ursache, daß das Bedürfniß einer zusammenhängenden telegraphischen Verbindung zwischen England und dem Kap der guten Hoffnung augenblicklich lebhaft empfunden wird.

Gegenwärtig erfolgt die Beförderung der Nachrichten am raschesten in der Weise, daß zwischen England und der zu der Gruppe am Kap Verdi gehörigen Insel St. Vincent, woselbst eine Station des unterseeischen Kabels zwischen Portugal und Brasilien sich befindet, der Telegraph und zwischen St. Vincent und der Kapstadt die Post benutzt wird.

Der Wunsch nach Herstellung des vollständigen telegraphischen Anschlusses an Europa war in den südafrikanischen Kolonien schon seit längerer Zeit hervorgetreten und hatte einen Ausdruck darin gefunden, daß die Kolonialregierungen recht ansehnliche Beihülfen für ein Privatunternehmen zu dem gedachten Zweck in Aussicht gestellt hatten, da die Ertragsfähigkeit der Telegraphenanlage, wenn diese nur auf die Einnahmen aus dem Verkehr angewiesen wäre, bei der großen Länge der erforderlichen Telegraphenlinien und dem verhältnißmäßig geringen Umfange des berührten kultivirten Gebietes von vornherein bezweifelt werden mußte. Demungeachtet war man aber dem erstrebten Ziele nicht näher gekommen.

Gegenwärtig wird die Frage in der englischen Presse vielfach erörtert. Auch ist das Kolonialamt der großbritannischen Regierung durch mehrere Deputationen ersucht worden, die Unterstützung des Mutterlandes für die Herstellung der telegraphischen Verbindung mit den südafrikanischen Kolonien zu erwirken.

Dabei sind über den Weg für die Verbindung bis jetzt drei bestimmte Vorschläge hervorgetreten.

Der erste und wohl der umfassendste geht von dem Anschluß an die erwähnte Verbindung in St. Vincent aus und erstreckt sich auf die Schaffung einer unterseeischen telegraphischen Verbindungslinie zwischen den im englischen Besitz befindlichen Inseln und Kolonien in der Nähe von Afrika bz. in Afrika, selbst mit der Aussicht auf Fortsetzung nach Indien und Australien. Die Linie würde von St. Vincent aus die Goldküste, die Inseln Ascension und St. Helena, die Kapkolonie, die Kolonie Natal und die Insel Mauritius zu verbinden haben und zu-

Digitized by Google

gleich durch Fortsetzung nach Indien einen neuen Weg nach dieser wichtigen Besitzung darstellen.

Ein anderer Vorschlag hat gleichfalls unterseeische Linien zur Voraussetzung. Der Anschluß derselben würde an die südlichste der bestehenden Telegraphenlinien nach Indien, in Aden, erfolgen. Von dort aus hätte das neue Kabel der Ostküste von Afrika entlang den Weg über Zanzibar und über die portugiesische Besitzung Mozambique nach der Kolonie Natal und der Kapkolonie zu nehmen.

Die dritte vorgeschlagene Verbindung soll mittels einer Ueberlandlinie durch den Kontinent von Afrika ausgeführt werden. Das Archiv für Post und Telegraphie hat schon wiederholt Gelegenheit gehabt, auf die in dieser Richtung bereits früher aufgetauchten Pläne aufmerksam zu machen*). Auch die neuerdings vorgeschlagene Linie würde von Alexandrien aus durch Egypten bis zu dessen südlichster Grenze, von da aus in der Richtung nach dem Sultanat Zanzibar durch das letztere Gebiet und von da weiter südlich, unter Berührung der portugiesischen Besitzungen, nach Prätoria und den übrigen südafrikanischen Kolonien laufen. Bezüglich dieser Landlinie ist das Kolonialamt in London bereits mit der Königlichen Geographischen Gesellschaft in Verbindung getreten. Es ist zu bemerken, daß weder von der Geographischen Gesellschaft noch von den sonst betheiligten sachverständigen Kreisen die Ausführbarkeit des Planes in Zweifel gezogen worden ist. Die Anlagekosten sind auf 500 000 bis zu 600 000 Pfund Sterling (10—12 Millionen Mark) veranschlagt. Bei der letzteren Summe ist auf die wahrscheinlich erforderliche Verwendung eiserner Gestänge Rücksicht genommen. Die Unterhaltungskosten sind auf 44 000 bis 60 000 Pfund bemessen, wobei die Zahlungen an die Häuptlinge der Gebiete, durch welche die Linie läuft, für deren Schutz, einbegriffen sind. Die Landlinie ist wegen der geringeren Anlagekosten vor den unterseeischen Verbindungen empfohlen.

Das Kolonialamt hat auf die Schwierigkeiten aufmerksam gemacht, welche sich der Ausführung und Unterhaltung der Ueberlandlinie entgegenstellen. Aehnliche Verhältnisse seien bisher noch nirgends, weder in Australien noch in den Gebieten am Persischen Golf, bei dem Bau der Landtelegraphen zu berücksichtigen gewesen. Ein großer Theil des durch die Linie zu berührenden Gebietes sei entweder gänzlich unbekannt oder nur mangelhaft erforscht. Wahrscheinlich sei, daß nicht allein die Bewohner der in Frage kommenden Landstriche, sondern auch die tropische Vegetation und wilde Thiere die Herstellung und Unterhaltung der Linie wesentlich erschweren würden.

Eine Entscheidung über die Ausführung der Verbindung in Rede ist bisher noch nicht getroffen.

II. Kleine Mittheilungen.

Ein Beitrag zur Postsparkassen-Frage. Dem General-Postamt ist vor Kurzem der nachstehend abgedruckte Brief zugegangen, welcher einen Beitrag zur Beantwortung der Frage liefert, ob in der Bevölkerung ein Bedürfniß zur Errichtung von Postsparkassen empfunden werde. Der Brief lautet wörtlich:

*) Vergl. »Archiv f. Post u. Telegr.« Jahrg. 1878 S. 378 und Jahrg. 1876 S. 636.

Digitized by Google

»Hochgeehrter Herr Postdirector! Sie werden gütigst verzeihen, wenn ich mir die Freiheit nehme und eine Bitte an Sie richte. Ich bin ein Handwerker und als solcher habe ich trotzder schlechten Zeiten öfter zwei bis drei Mark die Woche übrig; deshalb wollten Sie ich Sie doch ganz inständigst bitten die Postsparkassen einzuführen. Ich trage mir jetzt schon seit 14 Tagen mit 7 Mark herum und kann Sie nicht los werden. Zeit zum Gehen habe ich nicht da mir sonst ½ Tag meines Arbeitslohnes abgezogen würde und nach diesen Annahmestellen hinzugehen thue ich auch nicht gern da diese Commis thun als ob sie aus Gnade einem die paar Pfennige abnehmen. Ich wollte Sie deshalb nocheinmal recht inständigst gebeten haben diese Angelegenheit in Ihre Hand zu nehmen. Mit aller Achtung

Einer für viele.«

Lufttelegraphie. Aus Amerika, dem Eldorado der Erfindungen, kommt uns die Kunde, daß Professor Loomis aus Washington in West-Virginien Versuche angestellt hat, ohne Batterie und ohne Leitung zu telegraphiren. Diese Versuche sollen von Erfolg begleitet gewesen sein.

Nach den Mittheilungen in der New-Yorker »Tribüne«, einem sonst ernsthaften Blatte, beruht die neue Erfindung darauf, daß der in bestimmten Höhen des Luftkreises vorhandene natürliche elektrische Strom zur Vermittelung von telegraphischen Zeichen benutzt wird. Diesen Mittheilungen zufolge soll auf eine Entfernung bis zu 11 englischen Meilen mittels Papierdrachen telegraphirt worden sein, welche man an Kupferdrähten hatte aufsteigen lassen. Sowie die Drachen sich genau in derselben Höhe befanden, oder in denselben Strom gerathen waren, wurde auf einem dem Morseapparat ähnlichen Instrumente leicht eine gute Verständigung erzielt, die jedoch aufhörte, sobald der eine Drache niedriger gestellt wurde als der andere.

Professor Loomis hat auf zwei 20 Meilen von einander entfernten Hügeln Thürme erbaut, und auf diesen stählerne Stangen aufgestellt, die in das Bereich des elektrischen Stromes hineinragen. Er versichert, neuerdings entdeckt zu haben, daß für die eben beschriebene Art der Uebermittelung das Telephon ebenso gut gebraucht werden könne, wie telegraphische Apparate, und fügt hinzu, daß er in jüngster Zeit mit seinem 20 Meilen entfernten Assistenten ohne jede andere Verbindung, als die der Luft, mittels Telephons verkehrt habe.

Eine weitergehende Behauptung des Professors, die er auch noch zu beweisen gedenkt, ist die, daß man ohne Verwendung anderer Drähte, als der zur Erreichung des elektrischen Luftstromes erforderlichen, über das Meer hinaus telegraphiren könne.

Telegraphie in Central-Amerika. Neuerdings ist die Verbindung hergestellt worden zwischen den Telegraphenlinien der central-amerikanischen Staaten Nicaragua und Honduras, so daß nunmehr der telegraphische Verkehr zwischen allen vier Staaten dieser Republik (außer den obigen noch Costarica und Guatemala) und San Juan del Sur in Mexiko eröffnet worden ist. Außerdem sind in Honduras noch 150 Meilen Leitung in der Herstellung begriffen.

(Journ. of the Telegr.)

Fernsprecher und Mikrophon im siebzehnten Jahrhundert. Die Erfindung der genannten beiden Instrumente bildet einen der überraschendsten Er-

Digitized by Google

folge der Technik unseres erfindungsreichen Zeitalters; und doch hat ein gegenwärtig verdientermaßen wieder viel genannter deutscher Schriftsteller schon vor Jahrhunderten die praktische Anwendung des Fernsprechens und Fernhörens zu Kriegszwecken in seinen Ideenkreis gezogen.

In seinem »Abentheuerlichen Simplicissimus« erzählt Grimmelshausen von dem Helden seiner Geschichte allerlei Wunderdinge, die derselbe als ebenso schneidiger wie verschlagener Parteigänger in dem an derartigen kleineren Zügen so überreichen dreißigjährigen Kriege auszuführen gewußt hat. Unter dem berühmten und berüchtigten Namen des »Jäger von Soest« leistet Simplicissimus das Erstaunlichste im Ueberfall kleinerer feindlichen Abtheilungen, Wegnahme von Proviantzügen, Befreiung von Gefangenen u. s. w., daneben freilich auch in gründlicher Ausplünderung von Gehöften und ganzen Dörfern, Alles zum — nöthigen Abbruch feindlicher Fouragirung.

Neben den mancherlei Kriegslisten, die Simplicissimus hierbei anwendet, lesen wir in einer Originalausgabe des Abentheuerlichen Simplicissimus aus dem Jahre 1671 wörtlich Folgendes:

»Darneben erdachte ich ein Instrument, mit welchem ich bey Nacht, wann es Windstill war, eine Trompete auf drey Stundwegs von mir blasen, ein Pferd auf zwo Stunden schreyen, oder Hunde bellen, und auf eine Stunde weit die Menschen reden hören konte, welche Kunst ich sehr geheim hielt, und mir damit ein Ansehen machte, weil es bey jedermann unmüglich zu sein schien, bey Tag aber war mir besagtes Instrument (welches ich gemeiniglich neben einem Perspectiv im Hosensack trug) nicht so viel nutz, es wäre dann an einem einsamen stillen Ort gewesen, dann man muste von den Pferden und dem Rindvieh an, biß auf den geringsten Vogel in der Lufft oder Frosch im Wasser alles hören, was sich in der ganzen Gegend nur regte, und eine Stimme von sich gab, welches dann nicht anderst lautete, als ob man sich (wie mitten auf einem Markt) unter viel Menschen und Thieren befände, deren jedes sich hören läßt, da man vor deß einen Geschrey den andern nicht verstehen kann.

Ich weiß zwar wol, daß auf diese Stunde Leute seyn, die mir dieses nicht glauben, was ich jetzt erzehlet habe, aber sie mögen es glauben oder nicht, so ists doch die Warheit: Ich wil einen Menschen bey Nacht, der nur so laut redet, als seine Gewohnheit ist, an der Stimme durch ein solches Instrument erkennen, er sey gleich so weit von mir, als ihn einer durch ein Perspectiv bey Tag an den Kleidern erkennen mag. Ich kan aber keinen verdencken, wann er mir nicht glaubet, was ich jetzund schreibe, dann es wolte mir keiner glauben von denjenigen, die mit ihren Augen sahen, als ich mehrbedeut Instrument gebrauchte, und ihnen sagte: Ich höre Reuter reiten, dann die Pferde seyn beschlagen; Ich höre Bauren kommen, dann die Pferde gehen barfuß; Ich höre Fuhrleute, aber es sind nur Bauren, ich kenne sie an der Sprache; es kommen Mußquetierer, ungefähr so viel, dann ich höre es am Geklöpper ihrer Bandelier; es ist ein Dorff um diese oder jene Gegend, ich höre die Hanen krähen, Hunde bellen u. s. w., dort gehet eine Herde Vieh, ich höre Schafe plehcken, Kühe schreyen, Schweine grunzen, und so fortan: Meine eigene Cameraden hielten anfangs diese Reden vor Bossen, Thorheiten und Auffschneiderey, und als sie im Werck befanden, daß ich jederzeit waarsagte, muste alles Zauberey, und mir, was ich ihnen gesaget, vom Teuffel und seiner Mutter offenbaret worden seyn: Also, glaube ich, wird der günstige Leser auch gedencken. Nichts

Digitized by Google

deſtoweniger bin ich dem Gegentheil hierdurch oftmals wunderlich und ſehr artlich entronnen, wann er Nachricht von mir kriegte, und mich aufzuheben kam; halte auch davor, wann ich dieſe Wiſſenſchafft offenbaret hätte, daß ſie ſeither ſehr gemein worden wäre, weil ſie denen im Krieg trefflich zu ſtatten käme, ſonderlich in Belägerungen da die Belägerer und Belägerte ihnen ſolches zu Nutz machen könnten.«

Verwendung inländiſchen Materials zu den Bauten der Poſt- und Telegraphenverwaltung. Bei einzelnen öffentlichen Bauten iſt in den Submiſſionsbedingungen hin und wieder die Verwendung ausländiſcher, und insbeſondere amerikaniſcher und böhmiſcher Hölzer, unter Ausſchließung deutſchen Materials, vorgeſchrieben worden. Seine Majeſtät der Kaiſer, zu deſſen Kenntniß ſolches gekommen, hat von dem Herrn Reichskanzler und dem preußiſchen Staatsminiſterium Bericht über den Sachverhalt eingefordert. Die desfallſigen Ermittelungen ſind noch nicht überall abgeſchloſſen. Was die Poſt- und Telegraphenverwaltung betrifft, ſo iſt im Bereich derſelben keine Vorſchrift ergangen, durch welche die Verwendung ausländiſcher Hölzer zu Bauausführungen verlangt wird. Im Gegentheil hat der Herr General-Poſtmeiſter ſämmtliche Kaiſerliche Ober-Poſtdirectionen ſchon vor längerer Zeit, mittels Generalverfügung vom 5. Auguſt 1878, angewieſen, bei Ausführung von Bauten grundſätzlich nur deutſches Material zu verwenden, und dieſe Anordnung iſt bisher auch mit vollem Erfolge zur Ausführung gebracht worden.

III. Literatur des Verkehrsweſens.

F. J. Baer, Chronik über Straßenbau und Straßenverkehr in dem Großherzogthum Baden. Mit Benutzung amtlicher Quellen bearbeitet. Berlin 1878 bei Julius Springer. 580 Seiten in Lexikonformat.

Je allgemeiner die Bedeutung der Verkehrsſtraßen für das geſammte geiſtige und wirthſchaftliche Leben der Nationen anerkannt wird, deſto mehr richtet ſich die Aufmerkſamkeit der Forſchung auf die Entſtehung, die Ausbreitung und den gegenwärtigen Zuſtand des Straßenbauweſens. Der Kulturhiſtoriker, der Verwaltungsbeamte und der Bautechniker finden in der Geſchichte, der adminiſtrativen Ordnung und der Anlage des Straßennetzes einen reichen Quell mannichfaltigſter Belehrung, während ſich durch die zahlreichen Beziehungen, in denen der Straßenbau zu dem Verkehrsweſen und der Kulturentwickelung überhaupt ſteht, auch bei ſtreng fachmänniſcher Behandlung des Gegenſtandes fruchtbare Ausblicke auf allgemeine Geſichtspunkte eröffnen.

Ward uns durch die im vorigen Jahrgang des Archivs beſprochene Schrift des jetzigen Bundesrathes Herrn S. Bavier über die Straßen der Schweiz eine gedrängte Darſtellung der Hauptſtraßen des Alpenlandes vom Standpunkte des Ingenieurs geboten, ſo gewährt das umfangreiche Buch, welches Herr Director Baer, der Vorſteher der Großherzoglich Badiſchen Oberdirection des Waſſer- und Straßenbaues, vor kurzem veröffentlicht hat, eine vorzugsweiſe geſchichtlichen und adminiſtra-

Digitized by Google

tiven Zielen zugewendete Uebersicht sämmtlicher Landstraßen des Großherzogthums Baden.

Wie das ihm engverwandte Elsaß, ist Baden von jeher ein Land der Straßen gewesen. Der Völkerverkehr in Krieg und Frieden hat sich seit urälteſter Zeit vorzugsweise gern in der schönen Ebene bewegt, die sich zu beiden Seiten des Rheins, rechts und links von parallellaufenden Gebirgszügen umgeben, in ziemlich gleichmäßiger Breite von Basel bis Mainz erstreckt. Schon die ältesten Ansiedler des badischen Landes, die Kelten, auf welche die Namen der meisten Bergeshöhen, Wasserläufe und Wohnstätten des Landes hinweisen, haben Straßen besessen, auf denen ihr Fuhrwerk zu friedlichen und zu kriegerischen Zwecken verkehrte. Ihre Nachfolger, die Germanen, treten uns, nach den Gräberfunden ihrer früheſten Zeit, als ein Volk von ungleich höherer Kulturstufe entgegen, als nach den spärlichen und vielfach tendenziös gefärbten Nachrichten der römischen Autoren lange Zeit angenommen worden ist. Ein Volk, das fähig war, die Kelten allmählich zu verdrängen und die Kriege mit den Römern siegreich zu führen, ein Volk von edlem Sinn für Familienleben, voll Gottesfurcht, Freiheitssinn, Vaterlandsliebe, Redlichkeit und Treue, Gastlichkeit, sittlichem Ernste und richtigem Urtheil über Rechtsverhältnisse konnte kein barbarisches sein. Der lebhafte Verkehr, der zwischen Italien und dem Norden bereits vor Christi Geburt nachweisbar ist, deutet mit Sicherheit darauf hin, daß die Römer bei den Straßenanlagen, die sie zu beiden Seiten des Rheins ausgeführt haben, wesentlich bereits vorhandenen keltisch-germanischen Straßenzügen gefolgt sind. In der Vervollständigung, welche diese Verbindungen längs des Rheins und bis an die Donau durch die Energie römischer Straßenbaumeister erfuhren, hat das römische Straßennetz den Verkehrswegen des Mittelalters zur Grundlage gedient, und es läßt sich behaupten, daß mit der Lage der Wohnplätze auch die Hauptstraßen des Landes Baden von ihren ältesten keltisch-germanischen Anfängen bis in die neueste Zeit ihre Richtung bewahrt haben.

Sowohl hinsichtlich der Entstehung, als in Betreff der Benutzung und der Verkehrsverhältnisse jeder einzelnen Landstraße Badens wird in der zweiten Abtheilung des Baer'schen Werks (S. 60—577) ein überaus reiches Material geboten. Unter 30 besondern Nummern, die schon seit längerer Zeit zur bleibenden Bezeichnung in der Straßenverwaltung dienen, sind 302 Straßen geschichtlich und in ihrem gegenwärtigen Zustande dargestellt; bei einer jeden sind die mit ihr in Konkurrenz stehenden Wasserwege, Hafen- und Landungsanlagen erwähnt; das verkehrsgeschichtliche Bild wird durch Berücksichtigung der an der Straße liegenden Hauptverkehrsorte abgerundet. So gestaltet sich die Darstellung einzelner besonders wichtiger Verkehrswege zu kulturhistorischen Monographien, die für die spezielle Landesgeschichte wie für den allgemeinen Werdegang des Verkehrslebens gleich anziehend und lehrreich sind.

Wählen wir, um die Methode der Untersuchung zu veranschaulichen, die Kniebisstraße als Beispiel, so erfahren wir, daß ein wahrscheinlich von den Kelten angelegter, von den Römern verbesserter und benutzter Straßenzug vom Rheinthal über die Höhe des Schwarzwaldes in das Neckargebiet während des Mittelalters die Namen Heergäßle und alte Straße geführt hat. Dieser Straßenzug bildete die Handelsverbindung zwischen Straßburg und den reichen oberdeutschen Handelsplätzen Ulm und Augsburg; er behielt als Theil des kürzeſten Weges zwischen Wien und Paris bis in die neueste Zeit eine hohe kommerzielle und militärische Bedeutung.

Digitized by Google

Schon im 14. Jahrhundert hatten die Bischöfe von Straßburg auf dem Kniebis Befestigungen angelegt, und noch heute zeugen die Reste der Schanzen, welche im dreißigjährigen Kriege und während des vorigen Jahrhunderts an verschiedenen Stellen der Straße errichtet worden sind, von der Sorgfalt, mit der man sich bemühte, diesen Heerweg gegen feindliche Benutzung abzusperren. Auf die Wegsamkeit der Straße scheint damals geringerer Fleiß verwendet worden zu sein. Wenigstens waren die Seitenwege, die zu den schon im sechszehnten Jahrhundert viel besuchten Bädern des Renchthals führten, in einem Zustande, den man mit der den Badegästen schuldigen Rücksicht schon längst nicht mehr für vereinbar hält. Als die badische Markgräfin Anna im Sommer 1675 von Durlach nach Griesbach zur Brunnenkur reiste, benutzte sie eine mit sechs Pferden bespannte Hofkutsche. Das erste Nachtquartier wurde in Rastatt, das zweite in Oberkirch genommen. Den dritten Tag früh Morgens ging die Reise weiter durch das Renchthal hinauf. »Der Weg war ungeschlacht und steinig und führte häufig durch Seichtungen der Rench, so daß die Hofkutsche schwierig fürbaß ging und in allen Fugen krachte. Die hohe Frau war bald wie gerabbrecht und hielt es für gerathen, sich einer bereit gehaltenen Sänfte zu bedienen. Sie kam Abends spät in Griesbach an.« Von dem Hauptwege wird uns in Zeiller's bekanntem Reisebuche eine aus dem Anfang des siebzehnten Jahrhunderts herstammende Beschreibung überliefert, die günstiger klingt, indem es heißt: »Der Weg ist mehrmals eben, wohl gemacht, gemauert und von Holz gelegt bis zur hohen Steig, von wo er lang abwärts bis Oppenau geht.« Allein wir wissen, daß die Straße, obgleich bereits 1603 ein Postkurs von Stuttgart nach Straßburg, seit 1709 ein eigentlicher Postwagen und seit 1754 sogar ein Taxis'scher Schnellpostwagen (wöchentlich ein Mal mit acht Plätzen) auf ihr verkehrte, von Freudenstadt an nur 8 bis 12 Fuß breit und ohne Fundament war. Von Oppenau aufwärts bis auf die Kniebishöhe führte der Weg mit Gefällen von 7 bis 20 Prozent meist über Felsen und durch Hohlgassen, so daß nur beschwerlich und nicht ohne Gefahr durchzukommen war. Wirksamen Wegebesserungen stand die Vielherrschaft entgegen; Württemberg, das Hochstift Straßburg, die Landgrafen von Ortenau, von Hessen-Darmstadt und von Fürstenberg, sowie einige reichsritterliche Besitzungen theilten sich in die Herrschaft über die Straße. Durchgreifendes hat erst geschehen können, nachdem diese Zersplitterung im Anfange dieses Jahrhunderts durch die Umgestaltung der deutschen Reichsverfassung beseitigt worden war. Die ins Einzelne gehende Nachweisung der seitdem ausgeführten Bauten beweist, welche Sorgfalt von der neuen Landesregierung dem uralten Heerwege über den Kniebis und seinen Verzweigungen zugewendet worden ist.

Das Mitgetheilte möge genügen, um die Aufmerksamkeit derjenigen Leser des Archivs, welche sich für die geschichtliche Erforschung des Verkehrswesens interessiren, auf das Baer'sche Werk zu lenken und ihnen dasselbe als eine Fundgrube vielfältigster Nachweisungen zu empfehlen.

Digitized by Google

IV. Zeitschriften-Uebersicht.

1) **L'Union postale.** Journal publié par le bureau international de l'Union générale des postes. No. 2. Berne, 1er Mars 1879.
Die griechische Post. — Der österreichisch-ungarische Lloyd. — Kontroll-Verfahren für Freimarken. — Mittheilungen.

2) **Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten. Nr. 12. Berlin, 21. März 1879.
Wittwenkassen-Angelegenheit — Statistik des österreichischen Postwesens für das Jahr 1877. — Personal-Nachrichten. — Betriebswesen. — Das Marine-Postbüreau in Berlin. — Kleine Mittheilungen. — Vereinswesen. — Ausland. — Vermischtes. — Redaktionsschalter. — Feuilleton.

3) **Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik.** Herausgegeben von Dr. Joh. Conrad. 1879. 3. Heft.
Das Wehrgeld oder die Ausgleichsbelastung der nichtdienenden Wehrpflichtigen. Von Dr. Wilh. Lexis. — Ueber die Möglichkeit und die Bedingungen eines internationalen Schutzes für die geistige Schöpfung auf dem Gebiete der Industrie. Von Dr. R. Klostermann. — Literatur. — Miscellen.

4) **Aus allen Welttheilen.** Illustrirte Monatshefte für Länder- und Völkerkunde und verwande Fächer. Leipzig. Hugo Töppen. Heft 2. März 1879.
Uebersicht über die Entwickelung der Kartographie. Von Herm. Eichfeld. — Der Rhein-Maaskanal. Von Otto Lehmann. — Das Königreich Korea. Von G. A. v. Klöden. — Charles Wiener's Reisen in Peru. — Streifzüge in Ostasien. Von W. Potočnik. — Stanley's Zug durch Afrika. — Aus meinem Hauslehrerleben in Brasilien. Von Alfr. Wäldler. — Die gegenwärtigen Verhältnisse der Sandwich-Inseln. Von W. Schleiden. — Aus Siebenbürgen. — Miscellen.

5) **Journal télégraphique.** Publié par le bureau international des administrations télégraphiques. No. 14. Berne, 14. Februar 1879.
I. Ueber Widerstandsmessung von oberirdischen Telegraphenleitungen mit dem Differential-Galvanometer (Fortsetzung). — Mesure de la résistance des lignes télégraphiques aériennes au moyen du galvanomètre différentiel (suite), par M. le Dr. Dehms, Conseiller des postes à Constanz (texte original allemand, avec traduction française en regard). — II. Expériences sur une nouvelle espèce de câbles télégraphiques, par M. Rothen, Directeur-adjoint des télégraphes suisses. — III. Observations sur quelques mémoires publiés dans le Journal télégraphique, par M. Ferdinand Kovacevic, sécrétaire de la Direction des télégraphes à Agram, par M. C. A. Nyström, Directeur à l'Administration des télégraphes suedois, chef de l'école des élèves télégraphistes à Stockholm. — IV. Note sur les caractères du microphone, par M. Navetz. — V. Téléphones et avertisseurs téléphoniques avec aimant en fer à cheval de Siemens et Halske à Berlin, par le Dr. Ed. Zetzsche (traduit de l'allemand sur une communication originale de l'auteur). — VI. La télégraphie et quelques autres applications de l'électricité à l'exposition de 1878, par M. Rothen, Directeur-adjoint des télégraphes suisses. Description spéciale de quelques appareils: c. Appareil rapide Caslander. — VII. Les Conférences télégraphiques internationales. Adresse présidentielle pour 1879 à la Société des ingénieurs télégraphiques, par M. le Major U. Bateman-Champain, R. E. (traduit de l'anglais, d'après The Telegraphic Journal). — VIII. Correspondence. — IX. Sommaire bibliographique. — Nouvelles.

Herausgegeben im Auftrage der Kaiserlichen Post- und Telegraphenverwaltung.

Berlin, gedruckt in der vormaligen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (unter Reichsverwaltung).

Digitized by Google

Archiv für Post und Telegraphie.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

№ 7. Berlin, April. **1879.**

Inhalt: I. Aktenstücke und Aufsätze: 26. Zum 1. April 1879. — 27. Der Etat der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für das Jahr 1879/80 im Reichstage. — 28. Das Postwesen Spaniens. (Schluß.) — 29. Das österreichische Telegraphenwesen im Jahre 1877.

II. Kleine Mittheilungen: Die Postillone als Friedensverkünder. — Ueber die Anwendung des Telephons im Eisenbahnbetriebe. — Argentinische Telegraphen-Statistik für 1877. — Ueber die Ausfuhr von Harzer Kanarienvögeln nach Amerika.

III. Zeitschriften-Uebersicht.

I. Aktenstücke und Aufsätze.

26. Zum 1. April 1879.

Der Tag, an welchem der auf den Grundlagen des Berner Vertrages unterm 1. Juni 1878 zu Paris abgeschlossene Weltpostvertrag und die im Gefolge desselben stehenden Uebereinkommen wegen des Austausches von Briefen mit Werthangabe und von Postanweisungen in Kraft getreten sind, bezeichnet einen für die Geschichte der Post wie für die Entwickelung der internationalen Verkehrsbeziehungen hochbedeutsamen Markstein.

Vergleicht man die Namen der Länder, welche sich bei dem Abschlusse des Berner Vertrages betheiligt hatten, mit denjenigen, welche der Pariser Vertrag als Mitglieder des Weltpostvereins aufführt, so ergiebt sich, daß in den noch nicht vier Jahren, welche zwischen dem Berner und dem Pariser Vertrage liegen, das Gebiet des Vereins durch den Zutritt der folgenden Länder erweitert worden ist:

> Argentinische Republik, Brasilien, die dänischen, die spanischen und die französischen Kolonien, die britischen Kolonialgebiete Ceylon, Straits-Settlements, Labuan, Hongkong, Mauritius mit Zubehör, die Bermudas-Inseln, Britisch-Guyana, Jamaika und Trinidad, Britisch-Indien, Canada, Japan, Mexiko, Montenegro, die niederländischen Kolonien, Peru, Persien, die portugiesischen Kolonien und Salvador.

Digitized by Google

Hierdurch hat sich das Herrschaftsbereich des Vertrages, das ursprünglich 716 000 Quadratmeilen mit etwa 350 Millionen Menschen umfaßte, auf 1 316 763 Quadratmeilen mit rund 750 Millionen Bewohnern ausgedehnt. Ursprünglich durchaus auf die nördliche Erdhälfte beschränkt, hat der Verein bereits mit dem Zutritt der ausgedehnten Kolonialgebiete von England, Niederland, Spanien, Portugal und Frankreich die Linie des Gleichers an den verschiedensten Stellen siegreich überschritten und erstreckt sich vermöge der Mitgliedschaft des großen südamerikanischen Kaiserreichs und der Argentinischen Republik gegenwärtig weit über die südliche Halbkugel unseres Erdballs. Während ihm anfänglich außer den europäischen Staaten und den auf dem Boden europäischer Kultur stehenden Vereinigten Staaten von Amerika nur das türkische Vasallenland Egypten angehörte, haben sich ihm in der Zwischenzeit nicht nur die bedeutendsten Länder des mittleren und südlichen Amerika, sondern auch das Perserreich, das ungeheure Gebiet des britischen Indiens mit fast einer Viertelmilliarde Bewohnern und das ostasiatische Inselreich Japan angeschlossen. Von den eisumpanzerten Küsten Grönlands und vom sibirischen Nordmeer reicht seine Herrschaft bis zu den weiten Steppen im Süden des La Platastromes; sie umspannt, mit Ausnahme des jüngsten Welttheils Australien, nahezu die alte und die neue Welt. Wenn daher der Pariser Vertrag an die Stelle der zu Bern gewählten Bezeichnung als allgemeiner Postverein den Namen Weltpostverein gesetzt hat, so ist durch diese Umtaufung einfach dem gewaltigen Wachsthum des Vereins in der Zwischenzeit Rechnung getragen worden.

Dieser räumlichen Ausdehnung des Vereins steht die innere Erstarkung und Befestigung, welche das Unionswerk durch den Pariser Vertrag erfährt, durchaus ebenbürtig zur Seite.

Von den weitausschauenden Zielen, welche bei der Errichtung des Vereins aufgestellt wurden, konnte durch den Berner Vertrag die Einheit des Portos innerhalb des Vereinsgebiets nicht sofort in vollem Umfange erreicht werden. Als Uebergangsmaßregel hatte der Vertrag vom 9. Oktober 1874 jedem Lande das Recht vorbehalten, statt des allgemeinen Vereinsportosatzes von 25 Centimen für den einfachen frankirten Brief einen niederen oder höheren Satz innerhalb der Grenzen von 20 bis 32 Centimen zu erheben. Außerdem war für Seebeförderungen von mehr als 300 Seemeilen ein Zuschlagporto bis zur Hälfte des allgemeinen Vereinsportosatzes zugelassen. Durch den Vertrag vom 1. Juni 1878 sind innerhalb des gesammten Umfanges des Weltpostvereins für sämmtliche Vereinssendungen ohne Unterschied ihres Ursprungs und ihrer Bestimmung einheitliche Taxen und gleiche Versendungsbedingungen ermöglicht worden. Für Deutschland beträgt hiernach vom 1. April ab mit Ausnahme der wenigen Länder, die dem Weltpostverein noch nicht angehören, das Porto nach allen Ländern der Erde für den Brief 20 Pfennig, für die Postkarte 10 Pfennig, für die Drucksache 5 Pfennig. Die Einheitlichkeit der Weltpostportos ist durch den Pariser Vertrag in einem Maße verwirklicht worden, wie es noch nach der Gründung des allgemeinen Postvereins kaum erhofft werden durfte und vor diesem Ereigniß sicherlich auch von nicht skeptisch angelegten Naturen ins Reich der Träume verwiesen worden sein würde. — Auch in Beziehung auf die sonstigen Bedingungen der Versendung von Briefen, Postkarten, Drucksachen und Waarenproben, auf welche Gattungen von Postsendungen sich der Berner Vertrag beschränkt hatte, sind durch den neuen Weltpostvertrag zahlreiche, dem Verkehr förderliche Erleichterungen zur Einführung gelangt. — Ueberdies aber be-

Digitized by Google

reitet sich durch den Abschluß der Uebereinkommen wegen des Austausches von Werthbriefen und von Postanweisungen, denen schon gegenwärtig eine erhebliche Zahl verkehrsreicher Staaten beigetreten ist, für eine hoffentlich nicht allzuferne Zukunft eine höchst belangreiche Erweiterung der ursprünglichen Vereinsziele vor, indem sich der Kreis derselben über das Gebiet der Briefpost hinaus auch auf die Beförderung von Werthbriefen und die Vermittelung des Geldverkehrs durch die Post erstreckt.

Die einigende Wirkung des Weltpostvereins und seines Gefolges beschränkt sich aber nicht auf den innerhalb seines weitern Gebietes von Land zu Land sich bewegenden Postverkehr; sie macht sich auch bei denjenigen Sendungen, welche die Grenzen ihres Ursprungslandes nicht zu überschreiten bestimmt sind, auf wohlthätige Weise fühlbar. Die Thatsache, daß es möglich gewesen ist, für den internationalen Postverkehr einheitliche Normen zu finden, drängt von selbst auf die allmähliche Ausgleichung der Verschiedenheiten hin, die für den inländischen Postverkehr der einzelnen dem Vereine angehörigen Staaten noch gegenwärtig in erheblichem Umfange vorhanden sind. Einen Beweis dieser ausgleichenden Wirkung erfahren wir in Deutschland, indem gleichzeitig mit dem Weltpostvertrage eine neue Postordnung in Kraft tritt, deren Vorschriften bezüglich des inländischen Postverkehrs mit den internationalen Vertragsbestimmungen in vielen Stücken zusammentreffen.

Bei der Vorlegung des Berner Vertrages im Deutschen Reichstage wies der Leiter der Reichspostverwaltung zum Schlusse seiner einleitenden Bemerkungen darauf hin, daß der Vertrag, indem er die Möglichkeit gemeinsamer Institutionen auf dem internationalen Gebiete darthue, als eine organische Zelle bezeichnet werden könne, aus der sich im Leben der Völker weitere gleichartige Gebilde lebenskräftig gestalten würden. Durch den Pariser Vertrag ist diese Hoffnung zunächst für das Bereich der Post selbst in ungeahnter Vollständigkeit erfüllt worden. Wir sehen uns dadurch in der Zuversicht befestigt, daß die mächtige civilisatorische Anregung, welche dem friedlichen Völkerverkehr durch das zu Bern begonnene, in Paris erfolgreich fortgesetzte Einigungswerk zu Theil geworden ist, sich auch für die Zukunft in immer weiterem Umfange lebensfähig und fruchtbar erweisen wird.

---

27. Der Etat der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für das Jahr 1879/80 im Reichstage.

Durch Beschluß des Reichstages bei der ersten Berathung des Reichshaushalts-Etats für 1879/80 wurde der Etat der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung hinsichtlich der Einnahmen und der fortdauernden Ausgaben, mit Ausnahme der Titel 49, 50 und 51, einer Kommission von 14 Mitgliedern, dagegen die Titel 49, 50 und 51 — Baukosten —, sowie das gesammte Extraordinarium der Budgetkommission zur Vorberathung überwiesen.

Die Kommission für den Post- und Telegraphen-Etat bestand aus folgenden Mitgliedern des Reichstages: Ackermann (Vorsitzender), Gerwig (stellvertretender Vorsitzender), Dr. Rieper (Berichterstatter), von Kehler, Dr. Majunke, Dr. Lingens, von Behr-Schmoldow, Günther (Sachsen), Möring, von Ravenstein, Dr. Zim-

Digitized by Google

mermann, von Puttkammer (Lübben), Dr. Schröder (Friedberg), Kuntzen. Von dieser Kommission sind die erwähnten Theile des Etats in 8 Sitzungen einer zweimaligen Lesung unterworfen, und hierbei sämmtliche von der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung in Ansatz gebrachte Summen genehmigt und zur Bewilligung empfohlen worden.

Der mündliche Bericht der Budgetkommission über die derselben zur Vorberathung überwiesenen Theile des Etats der Post- und Telegraphenverwaltung wurde bei der zweiten Berathung des Reichshaushalts-Etats in der Reichstagssitzung vom 24. März erstattet. Aus den hieran sich anknüpfenden Debatten heben wir folgende Punkte hervor.

Bei der Berathung über Kapitel 4 des ordentlichen Etats nahmen die Abgeordneten Graf von Arnim-Boitzenburg und von Szaniecki Veranlassung zu dem Wunsche, die unzureichenden Diensträume in den Posthäusern zu Neu-Ruppin und Thorn möglichst bald durch Errichtung neuer Posthäuser an diesen Orten ersetzt zu sehen.

Der General-Postmeister stellte unter Anerkennung des Bedürfnisses die Erfüllung jenes Wunsches in Aussicht, sobald die Finanzlage des Reichs, welche auch der Kommission zur Absetzung der für das Posthaus zu Thorn im Etat vorgesehenen Summe von 80 000 *M.* Veranlassung gegeben habe, dies gestatten werde.

Der Antrag des Abgeordneten von Czarlinski, die letztere Summe noch in diesem Jahre zu bewilligen, wurde abgelehnt.

Die Budgetkommission hatte beschlossen, von den zur Erweiterung des unterirdischen Telegraphennetzes im östlichen und nordöstlichen Theile des Reichs geforderten 1 830 000 *M.* den Betrag von 830 000 *M.* zu kürzen. Bei der sich hieran schließenden eingehenden Erörterung, die zu dem Ergebnisse führte, daß die von der Reichsverwaltung geforderte Summe in vollem Umfange bewilligt wurde, ergriff zunächst das Wort der

Berichterstatter Abgeordneter Dr. Hammacher: Meine Herren, nachdem Sie so eben zu Titel 1 eine Summe von 2 866 000 *M.* für die Herstellung unterirdischer Telegraphenlinien von Hamburg über Bremen bis Emden, sowie für die Linie von Köln und Koblenz bz. Mainz bis Metz bewilligt haben, ist die Reichsverwaltung in den Besitz aller nothwendigen Geldmittel gesetzt worden, um ihren Plan des Umbaues der Haupttelegraphen in unterirdische Kabellinien, so weit dabei der westliche Theil des Deutschen Reichs in Betracht kommt, zu vollenden. Unter Titel 3 wird jetzt ein Kredit von 1 830 000 *M.* gefordert, um dasselbe System auch auf den östlichen und nordöstlichen Theil des Deutschen Reichs zu übertragen. In der Budgetkommission fand die Ansicht der Reichsregierung, daß es im Interesse des Reichs liege, in dem jetzt gewünschten und vorgeschlagenen Umfange mit dem Umbau unseres Telegraphensystems während des nächsten Etatsjahres vorzugehen, ebenso lebhafte Vertretung als auch die Meinung, daß zur Zeit ohne Schädigung erheblicher Interessen die geforderte Kreditsumme herabgesetzt werden könne. Die letztere Meinung erlangte die Majorität, und daraus ging der Antrag der Budgetkommission hervor, anstatt der geforderten 1 830 000 nur 1 000 000 *M.* zu bewilligen.

Meine Herren, für die Majorität der Budgetkommission war die Rücksicht auf die dermalige finanzielle und Etatslage entscheidend; man hatte den lebhaften Wunsch, die Steuerzahler des Landes zur Zeit möglichst wenig zu belasten, die Matrikular-

Digitized by Google

umlagen auf ein möglichst geringes Maß zurückzuführen, bz. den Betrag der für die Ausgaben des nächsten Jahres zu negoziirenden Schulden nach Möglichkeit herabzudrücken. Aus diesem allgemeinen Gesichtspunkte, und weil man glaubte, daß es dem an und für sich als nützlich anerkannten Plane keinen wesentlichen Schaden zufügen würde, wenn wir das Tempo, in dem wir mit dem Umbau der Telegraphen vorgehen, etwas mäßigten — aus diesem Grunde entschied sich die Majorität der Budgetkommission für die Herabminderung des Kredits auf eine Million Mark.

Die Vertreter des gegentheiligen Standpunktes waren der Ansicht, daß es den Interessen des Reichs entspräche, die volle von der Reichsregierung geforderte Summe zu bewilligen, und daß auch die von der Majorität geltend gemachten finanziellen Bedenken gegen die volle Bewilligung an der unrichtigen Stelle angebracht seien.

Meine Herren, der Umbau der oberirdischen und unterirdischen Telegraphen ist ein, wie ich glaube, ruhmvoll begonnenes und gelungenes Werk der deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung. Während noch vor mehreren Jahren unter den Technikern lebhafte Zweifel darüber waren, ob jener Umbau nicht ein gefahrvolles Experiment sei, und ob derselbe nicht einst erhebliche Nachtheile dem jetzigen System gegenüber zur Folge habe, sind alle Vorurtheile nunmehr durch unsere Erfahrungen vollständig beseitigt. Der Hauptgrund, weshalb man den oberirdischen Telegraphenbau verlassen und zu dem unterirdischen übergehen zu müssen glaubte, liegt bekanntlich in den vielfachen Störungen, die bei der Beibehaltung des jetzigen Systems geradezu unvermeidlich sind; Witterungseinflüsse, Stürme und sonstige Umstände führen erfahrungsmäßig nicht selten zu Unterbrechungen des dermaligen Telegraphendienstes. Haben wir es doch erleben müssen, daß in den letzten Jahren Städte von großartiger centraler Bedeutung, wie Wien und Paris, mehrere Tage hintereinander vollständig von jedem Telegraphenverkehr ausgeschlossen waren. Es haben auch noch die Erfahrungen der letzten Wochen gelehrt, wie bedenklich es ist, wenn man den Verkehr ausschließlich auf die Benutzung oberirdischer Telegraphenlinien hinweist. Was die Bedenken gegen den Ersatz der oberirdischen Telegraphen durch unterirdische betrifft, so bestanden dieselben hauptsächlich darin, ob nicht das unterirdische Telegraphenkabel häufigeren Reparaturen zu unterwerfen sei, und ob die Schäden an demselben nicht den Verkehr unterbrechen würden, ohne daß man rasch und sicher diejenigen Stellen ermitteln könne, wo das Kabel zu fungiren aufgehört. Es ist indessen der Technik gelungen, dieses Bedenken vollständig zu beseitigen. Es sind Meßinstrumente erfunden und in Anwendung, mittels deren man mit absoluter Bestimmtheit den Ort finden und bezeichnen kann, wo das Telegraphenkabel, wenn der Strom auf der Linie unterbrochen ist, seine schadhafte Stelle hat.

Meine Herren, in der Budgetkommission wurde von einem der Mitglieder, welches auch außerhalb des Hauses der Telegraphenfrage Aufmerksamkeit zuwendet, erwähnt, daß bald nach Inbetriebsetzung der neuen unterirdischen Kabelverbindung zwischen Köln und Berlin, und zwar unter den Augen von Männern aus der ganzen Welt, die zugegen waren, um wissenschaftliche und praktische Erfahrungen zu sammeln, plötzlich der elektrische Strom versagte. Man konnte aber durch die zur Stelle befindlichen Meßinstrumente ganz genau den Punkt fixiren, wo die schadhafte Stelle sein mußte. Sie lag, von Köln aus gerechnet, einige Kilometer diesseits Magdeburg. Man gab telegraphische Anweisung, den Ort zu untersuchen, und stellte fest, daß an dem ermittelten Punkte Kirmeßbuden errichtet waren, zur Be-

Digitized by Google

festigung einer dieser Buden war ein eiserner Pfahl in die Erde gerammt, der en Kabel so unglücklich traf, daß der Strom unterbrochen werden mußte. Bin en weniger Stunden hatte man auf bedeutende Entfernung die schadhafte Stelle es Kabels fixirt und den Schaden selbst reparirt, so daß der Telegraph nach kur er Unterbrechung wieder funktioniren konnte. Die Erfahrungen, die seitdem gesamm elt sind, bestätigen vollauf die Zuverlässigkeit der unterirdischen Telegraphenkabel.

Wenn man weiter noch bisweilen die Meinung ausgesprochen hört, daß as unterirdische Kabel sich nicht gegen die zerstörende Einwirkung der Feuchtigkeit u. s. w. schützen lasse, so ist auch in dieser Beziehung in der Budgetkommission auf Erfahrungen hingewiesen worden. Als man vor Kurzem, vor einem oder zwei Jahren, in der Stadt Köln ein bereits seit 25 Jahren unterirdisch angelegtes Kabel aufhe en mußte, weil die Telegraphenstation verlegt wurde, fand man das Kabel noch ge au in demselben Zustande, in welchem man es in den Boden versenkt hatte. Dar us geht zur Evidenz hervor, daß jene Befürchtungen über das Schadhaftwerden der unterirdischen Kabel nicht der Wirklichkeit entsprechen, es folgt daraus sogar, daß im Gegensatz zu den oberirdischen Telegraphenanlagen die unterirdischen absolut keine oder höchst minime Unterhaltungskosten erfordern, daß, abgesehen von den Kosten der ersten Anlage, die natürlich viel erheblicher sind als bei den oberirdischen Telegraphen, die geringeren Unterhaltungskosten es auch finanziell und ökonomisch als ein richtiges Ziel erscheinen lassen, den Umbau unseres Telegraphensystems im ganzen Deutschen Reich vorzunehmen und baldigst zu vollenden.

Meine Herren, der Plan der Reichsverwaltung, dessen Ausführung und Vollendung für den westlichen Theil des Deutschen Reichs, wie gesagt, heute feststeht, ist bekanntlich der, daß man die Hauptlinien, gewissermaßen die Arterien, die Verbindung der wirthschaftlich und militärisch wichtigsten Punkte des Deutschen Reichs durch den unterirdischen Telegraphen gegen die Gefahr der Störung des telegraphischen Verkehrs sicher stellt. Dies soll jetzt auch für den Osten geschehen, und dafür wird der Kredit unter Titel 3 in der von mir bereits erwähnten Höhe erfordert. In der Budgetkommission wurde ausdrücklich hervorgehoben, daß, wenn irgendwo in Deutschland, gerade im Nordosten die Einwirkung tempestiver Verhältnisse auf die oberirdischen Telegraphen ein Gesichtspunkt sei, von dem aus der baldige Umbau der oberirdischen Telegraphen erfordert werde.

Weiter, meine Herren, führte in der Budgetkommission ein Vertreter der Minorität aus, daß zur Zeit sich der Umbau unseres deutschen Telegraphensystems viel billiger bewerkstelligen lasse, als es zu irgend einer Zeit in der Vergangenheit möglich gewesen sei und voraussichtlich in der Zukunft möglich sein werde. Es wurde gesagt, daß die bei weitem größten Materialkosten bei Herstellung des Telegraphenkabels in der Verwendung von Guttapercha liegen. Ich habe mich über die Preise der Guttapercha und deren quantitative Verwendung bei unsern Telegraphenkabeln informirt und festgestellt, daß per Kilometer Kabellänge sich die Ausgaben für Guttapercha auf 700 bis 1 000 *M.* belaufen, während die Ausgaben für den zur Verwendung gelangenden Eisendraht nur etwa 500 *M.* per Kilometer betragen.

Meine Herren, dem deutschen Beispiele, welches, wie gesagt, in ruhmvoller Weise die in Rede stehende große Frage der Telegraphie gelöst hat, werden sämmtliche Kulturländer — zunächst Europas — folgen. Es beruht in der Notorietät, daß England, Frankreich und Rußland bereits damit umgehen, ihr Telegraphensystem nach deutschem Muster umzubauen. Ist aber das der Fall, so wird eine be-

Digitized by Google

deutende Mehrnachfrage nach den zur Verwendung gelangenden Rohmaterialien, namentlich nach Guttapercha, eintreten, und es ist zu gewärtigen, daß alsdann auch die Preise, namentlich des, um es zu wiederholen, bei der Herstellung des Kabels ohnedies kostspieligsten Materials: der Guttapercha, eine ganz erhebliche Steigerung erfahren werden. Zur Zeit wird Guttapercha als Rohmaterial bekanntlich nur in Indien, und zwar auf einem beschränkten Gebiete gewonnen. Die Verwendung für die Herstellung von Telegraphenkabeln hat zwar die Besitzer des Grund und Bodens dazu veranlaßt, den Baum, aus dem die Guttapercha gewonnen wird, mehr, als es früher geschehen ist, anzupflanzen. Aber es bleibt immerhin fürs erste ein beschränkter Raum, auf dem die Guttapercha gewonnen werden kann, und es liegt deshalb nach der Meinung der Minorität der Kommission die Gefahr vor, daß wir schlechte Finanzgeschäfte treiben, wenn wir mit Rücksicht auf unsere jetzige Finanzlage dem Bau des unterirdischen Telegraphenkabels ein mäßigeres Tempo zuweisen, als in der Absicht der Reichsregierung liegt.

Ich habe zuletzt noch hinzuzufügen, daß der Herr Bundeskommissar, der als Vertreter der Finanzverwaltung bei der Kommissionsverhandlung zugegen war, im Wesentlichen unter dem vorgetragenen Gesichtspunkt ebenfalls die Genehmigung der ganzen von der Reichsregierung geforderten Summe befürwortete.

Abgeordneter Graf von Bethusy-Huc: Meine Herren, ich habe dem Herrn Referenten zu danken für die eben so sachliche als unparteiische Würdigung, welche er den Motiven der Minorität in der Budgetkommission seinerseits hat angedeihen lassen. Er überhebt mich dadurch jeder längeren Ausführung.

Meine Herren, ich meine aber, die Herren werden sich bei den beiden zur Diskussion gestandenen Posten Neu-Ruppin und Thorn wohl überzeugt haben, daß der Herr General-Postmeister selbst, soweit seinem Temperament und seinem redlichen Streben, sein Fach vorwärts zu bringen, es möglich ist, darauf Bedacht genommen hat, mit Rücksicht auf die Finanzlage des Deutschen Reichs das Tempo, welches er lieber einschlagen möchte, nach Kräften zu mäßigen und daß, soweit ihm selbst nicht möglich gewesen ist, eine solche Mäßigung sich selbst aufzulegen, er einen unliebsamen, aber wirksamen Zaum gefunden hat in den Bedenken, welche ihm von Seiten der Reichs-Finanzverwaltung entgegengetragen wurden.

Ich möchte doch auch glauben, daß die jetzt mit Recht geltend gemachten Rücksichten und Wünsche auf größere Sparsamkeit ihre natürliche Begrenzung finden in der Nothwendigkeit und Zweckmäßigkeit und namentlich in der Produktivität der zu machenden Ausgaben.

Meine Herren, es ist ein richtiger Grundsatz, daß, wenn man sich den Magen verdorben hat, man Diät halten solle, in finanziellen Dingen, wie in hygienischer Beziehung. Aber wer hat sich denn in unserem Organismus den Magen verdorben, sind die Finanzkalamitäten wesentlich zu suchen in dem Schatz der einzelnen Staaten oder dem des Reichs oder vielmehr in den Taschen der einzelnen Bürger? Meine Herren, wenn von jener Seite in einem Partikularlandtag häufig behauptet wurde, daß der Staat sich eigentlich in den allerbesten finanziellen Zuständen befinde, ein Defizit gar nicht habe, und auch im Reich nicht von solchem die Rede sein kann, so möchte ich diese Meinung in der ganzen Tragweite allerdings nicht theilen, wohl aber mit jenen Herren annehmen, daß wir im Staat wie im Reich im Ganzen noch auf sehr gesunden, von anderen Ländern beneideten Finanzverhältnissen uns befinden, daß dagegen unsere Industrie darnieder liegt und daß es gerade Sache des

Digitized by Google

Staats ist, nicht bloß nützliche, zum Zweck der Industriehebung eingeführte neue Aufwendungen zu machen, wohl aber in denjenigen nothwendigen und produktiven Verwendungen nicht inne zu halten, welche in Zukunft Segen bringen sollen, um die Gegenwart von ihrer Noth zu entlasten.

Nun frägt es sich, meine Herren: ist der Posten, zu dem hier eine sehr geringe Bewilligung erfolgen soll, in der That zu den wichtigen und nöthigen zu zählen? Der Herr Referent hat uns darüber das Nähere gesagt; ich möchte aber doch noch Einiges zur Ergänzung seiner Ausführungen aus dem Bericht anführen, welcher uns im Jahre 1876 seitens der Post- und Telegraphenverwaltung erstattet worden ist, und wo Sie auf Seite 6 lesen, daß durch die orkanartigen Stürme vom 9. und 10. März 1876 nicht weniger als 52 300 km Telegraphenlinien mit einem Anlagekapital von 9 Millionen Mark auf mehrere Tage außer Betrieb gesetzt worden sind, und daß nur die provisorische Wiederherstellung einen Kostenaufwand von 44 000 ℳ verursacht habe zu der Zeit, wo sich die definitiven Posten für die wirkliche und dauernde Herstellung noch nicht haben berechnen lassen, woraus sich ergiebt, daß sich dieselben auch viel höher haben belaufen müssen. Aehnliche Störungen sind im Herbste desselben Jahres wieder eingetreten, von ähnlichen hat uns aus dem laufenden Jahre der Herr Referent berichtet, und Sie werden mit mir anerkennen, daß, wenn ein solches Verkehrsmittel, wie der Telegraph, in unserer Welt erst einmal eingeführt ist, der Hauptwerth desselben nicht sowohl in der Schnelligkeit, sondern besonders auch in der absoluten Sicherheit und Zuverlässigkeit seiner Funktion gesucht werden muß. Ist dies für den gewöhnlichen Geschäftsverkehr des Publikums schon unbedingt richtig, so wird es um soviel richtiger und für die Erwägung einer deutschen Reichsvertretung erheblicher für Fälle, deren Eintritt ich nicht wünschen mag, aber deren Eintritt Niemand von uns mit Sicherheit zu verhüten im Stande ist. Meine Herren, wir hoffen also, daß jeder Krieg uns erspart bleiben werde, unser ganzes deutsches Staatswesen bietet durch seine Verfassung und seine ganze Natur eine Garantie, wie sie nur irgend ein Staatswesen bieten kann, für eine längere Dauer des Friedens, aber für alle Zeit den Frieden zu verbürgen, ist Niemand im Stande, und ein Krieg nach Osten ist, wenn wir Unglück haben sollen, wenigstens ebenso möglich, wie ein anderer. Liegt nun die Sache so und ist eine der lichtvollen Ausführungen des Herrn Referenten nicht in ihrem vollen Umfange aufrecht zu erhalten, ist es nämlich nicht völlig richtig, daß die westlichen Linien durch die von uns bereits gemachten Bewilligungen schon gedeckt sind, sondern bleibt eine der westlichen Linien noch in dem Rahmen derjenigen Bewilligungen, welche in diesem Augenblick von uns gefordert werden, nämlich die Linie von Straßburg nach Metz, welche sich in der uns heut gemachten Vorlage befindet, so möchte ich doch glauben, daß theils aus dem Grunde der justitia distributiva, besonders aber mit Rücksicht auf die Selbsterhaltung des Staats der Grundsatz Geltung finden muß, daß, was dem Westen recht war, dem Osten billig ist.

Wenn nun der Herr General-Postmeister, wie ich äußerlich vernommen habe, privatim erklärt hat, daß er mit den von der Budgetkommission ihm nur zugebilligten Summen die Linie Straßburg-Metz zwar sicher vorbereiten könne, daß es aber schon zweifelhaft sei, ob er die zweite von ihm vorgeschlagene Linie Berlin-Müncheberg-Breslau soweit würde vorbereiten können, daß sie im Jahre 1880 sicher zur Ausführung käme, so scheint es mir absolut nothwendig, diese und auch die anderen Linien, welche zur Verbindung von Müncheberg-Posen-Thorn und welche von Kol-

Digitized by Google

berg nach Danzig und Königsberg in das Telegraphennetz führen, jetzt schon zu berücksichtigen. Ich mache darauf aufmerksam, meine Herren, daß immer noch eine erhebliche Menge Linien rückständig sind, und das Tempo, dessen Verlangsamung Sie wünschen, zur Zeit meines Erachtens ein mäßiges Andante nicht überschreitet. Es bleiben übrig noch die kleinen Seitenlinien Bremen-Bremerhafen, Köln-Elberfeld-Barmen, Berlin-Dresden und eine Linie, die sehr wichtig ist, Stettin-Hamburg. Sie sehen, unsere Nachfolger werden noch genug zu thun haben, um das zu erfüllen, was ich als Schuldigkeit erachte für das Geschäftsleben unserer Nation und für die Sicherheit unseres Vaterlandes. Ich bitte Sie, auch Ihrerseits jetzt zu thun, was für den Augenblick nothwendig ist.

Abgeordneter Richter (Hagen): Meine Herren, der Herr Vorredner liebt es, große Gesichtspunkte auch bei kleinen Fragen voranzustellen; hier liegt aber die Sache doch im Ganzen ziemlich einfach. Man könnte nach dem Herrn Vorredner der Meinung sein, als ob überhaupt ein Kampf geführt werden sollte, ob bloß oberirdische Telegraphen oder auch unterirdische Telegraphen. Darum handelt es sich nicht entfernt. Wir haben schon für 15 Millionen Mark unterirdische Telegraphen gebaut, und die wenigen unterirdischen Linien kosten ungefähr gerade so viel wie das gesammte oberirdische Netz. Meine Herren, zufällig bin ich der erste gewesen, der noch unter der Amtsführung des Amtsvorgängers des Herrn General-Postmeisters gelegentlich bei der Generaldebatte auf den Vorzug der unterirdischen Linien hingewiesen hat; aber es hat doch alles seine Grenze mit Rücksicht auf diese so überaus hohen Anlagekosten der unterirdischen Linien im Verhältniß zu den oberirdischen. Dieses Verhältniß ist ziffermäßig noch nicht ausgedrückt, es geht aber schon aus der Thatsache hervor, daß die bis jetzt bewilligten und hergestellten Linien ungefähr soviel kosten, wie das gesammte oberirdische Telegraphennetz in Deutschland gekostet hat seit 1850. Meine Herren, es handelt sich auch gar nicht einmal darum, hier in diesem Etat alles abzusetzen, was für unterirdische Linien gefordert wird. Die Position von 2 800 000 *M.* zur Vervollständigung der bereits in Angriff genommenen Linien ist nicht angefochten; eine Summe von 340 000 *M.* für die unterirdische Linie Bremen-Bremerhafen ebensowenig. Sie können schon aus der kleinen Strecke sehen, wie theuer die unterirdischen Linien sind. Bei dem dritten Posten handelt es sich um die erste Rate für den Ausbau weiterer unterirdischer Linien, die insgesammt 4½ Millionen Mark kosten sollen. Die erste Rate beträgt 1 830 000 *M.* Auch diese 4½ Millionen reichen nicht, es sind dabei noch spätere Verbindungen in Aussicht genommen, deren Herstellung noch, abgesehen von diesen 4½ Millionen, Geld erfordert.

In der Budgetkommission waren drei Ansichten vertreten. Die eine Ansicht wollte die 1 830 000 *M.* der ersten Rate bewilligen; die entgegengesetzte Meinung, die ich vertrat, wollte überhaupt auf diesen dritten Titel für unterirdische Linien nichts bewilligen, sondern eine weitere Erfahrung abwarten, ehe man weiter in dieser Richtung vorgehe. Schließlich gewann eine mittlere Richtung die Oberhand, die statt der 1 830 000 *M.* eine Million bewilligen wollte. Es wird nun vom Herrn Grafen Bethusy-Huc gewünscht, die Vorlage der Regierung mit 1 830 000 *M.* wiederherzustellen. Meine Herren, ich meinerseits bleibe dabei, daß wir, indem wir in der vorhergehenden Position über 3 Millionen für unterirdische Linien schon bewilligt haben, genug gethan haben, und bleibe bei diesem Titel dabei, zur Zeit nichts zu bewilligen.

Digitized by Google

Ich möchte aber noch auf Einiges aufmerksam machen. Wenn hier gesprochen worden ist von Stürmen im Norden und Nordosten, wenn hier gesprochen worden ist von justitia distributiva, die auch dem Osten solche Linien geben wolle, so mache ich, meine Herren, darauf aufmerksam, daß hier auch die Linie Straßburg-Metz genannt worden ist in dem Titel, die mit den Stürmen aus Norden und Nordost und mit der justitia distributiva im Osten nichts gemein hat. Diese Linie Straßburg-Metz hat auch insofern kein besonderes Interesse, als sie nicht erst die unterirdische Verbindung zwischen Straßburg und Metz vermittelt, sondern nur die kürzeste unterirdische Verbindung ist; denn Straßburg und Metz stehen bereits in unterirdischer Verbindung auf einem Umwege, also ist hier ein zu geringer Vortheil vorhanden, um gleich mit einer solchen Verbindung vorzugehen.

Meine Herren, was die Unterhaltungskosten der unterirdischen Telegraphen betrifft, haben wir darüber noch keine richtigen Erfahrungen, weil die Linien noch ganz neu sind und nur erst ein bis zwei Jahre in der Erde liegen.

Es ist dann gesagt worden, man dürfe doch die Grenzen der Sparsamkeit nicht übertreiben, man dürfe die Lehre von dem verdorbenen Magen und der Enthaltsamkeit, die dann nöthig ist, nicht zu sehr übertragen auf die Finanzverhältnisse. Ja, meine Herren, ich habe von dieser Sparsamkeit im Verlauf unserer Berathung viel weniger gemerkt, als ich nach den Ankündigungen bei der ersten Lesung erwarten konnte. Die Absetzungen sind im Einzelnen sehr mäßig gewesen und auch die Absetzungen bei den Bauten nicht in dem Maße, als von mehreren Seiten in der ersten Berathung angekündigt wurde. Vergegenwärtigen wir uns doch gefälligst eins: wir machen jetzt im Deutschen Reich jährlich für 70 Millionen Mark Schulden. Dazu tragen bei die Kasernenanleihen, die Durchführung der Münzreform, die Herstellung vieler Postgebäude; man kann nun doch nicht Alles auf einmal machen und sollte wenigstens ein nicht zu starkes Tempo noch gleichzeitig in der Herstellung unterirdischer Linien einschlagen.

Der Herr Graf von Bethusy-Huc meint, man müsse der Industrie aufhelfen. Ja, meine Herren, man kann der Industrie nicht eine Beschäftigung geben, die man nicht auf der anderen Seite fortnimmt. Erwägen Sie gefälligst: mit 70 Millionen Nachfrage nach Anleihen tritt jährlich das Reich an den Geldmarkt, Preußen ungefähr mit derselben Summe für Bauten. Wie viel erspart die Nation jetzt überhaupt? Alle ihre Ersparnisse werden zum erheblichen Theil schon weggenommen durch die Nachfrage, die Reich und Staat mit seinen Anleihepapieren jedes Jahr an den Geldmarkt bringt. Was der Staat von erspartem Kapital für sich in Beschlag nimmt, das, meine Herren, fehlt der Privatindustrie, das kann die Privatindustrie an Kapital nicht bekommen, um ihrerseits Leute zu beschäftigen. Also diese Frage, man müsse die Industrie beschäftigen, führt zurück auf das, was man sieht und was man nicht sieht. Man sieht die Beschäftigung aus öffentlichen Mitteln, sieht aber nicht, wie durch die Entziehung des Geldes von den Privatkreisen verhindert wird, daß auf der anderen Seite eine Beschäftigung stattfindet. Uebrigens hier glaube ich nach der Natur der Sache, wird diese Verwendung wesentlich einer oder zwei Firmen zukommen, die sich jetzt in einem thatsächlichen Monopol bei Herstellung dieser Telegraphenlinien befinden. Auch fällt der Haupttheil der Kosten auf Arbeitslöhne und nicht auf Guttapercha und auf Drähte.

Wenn gesagt worden ist, daß jetzt Guttapercha billig sei, ja, meine Herren, auf solche Spekulationen, auf billig und theuer, können wir unsere Budgetberathun-

Digitized by Google

gen nicht stützen, wir haben sie auch schon bei einer andern Gelegenheit zurückgewiesen, wo man uns ausführte, es sei jetzt sehr billig, Häuser zu bauen. Unter solchen Spekulationen würde unsere Bewilligung gar keine Grenze finden. Es mag auf der einen Seite billig sein, aber auf der andern Seite ist im Reichshaushalt das Geld knapp und sind wir jetzt mehr darauf angewiesen, Alles auf Anleihen aufzunehmen, als früher. Zu diesen beiden Gesichtspunkten zu kommen, war ich aber erst veranlaßt durch die Rede des Herrn Vorredners. An und für sich, wie gesagt, ist die Frage sehr einfach: Will man neben den drei Millionen Mark, die schon angesetzt sind, noch 1 800 000 oder 1 Million Mark, wie der Vorschlag der Kommission ist, bewilligen, oder will man es bei den hier angesetzten drei Millionen bewenden lassen? Ich bitte Sie, keinesfalls über den Antrag der Kommission hinauszugehen, ich würde im Gegentheil es für richtig halten, wenn man zur Zeit davon Abstand nähme, für die Neuherstellung solcher Linien weitere Mittel zu bewilligen.

Abgeordneter Dr. Löwe (Bochum): Meine Herren, die finanziellen Bedenken würden ja schwer ins Gewicht fallen, wenn es sich um eine Anlage handelte, von der wir glaubten, sie könnte unter Umständen überhaupt überflüssig werden, oder, wenn man sich für das Prinzip der unterirdischen Drahtlegung noch gar nicht entschieden hätte, vielmehr noch zweifelhaft wäre, ob man bei dieser Methode bleiben würde. Das ist doch aber in keiner Weise der Fall. Durch die großen Anlagen, die Sie bewilligt haben, haben Sie selbst Ihre Ueberzeugung schon dahin ausgesprochen, daß die unterirdische Legung bei allen bedeutsamen Linien eine nothwendige ist und daß wir dazu übergehen müssen, um die Sicherheit des Betriebes soweit als möglich herstellen zu können.

Finanziell wird nun entgegengesetzt, daß die unterirdische Drahtlegung viel kostspieliger ist, als die frühere. Ja, meine Herren, ich glaube, das ist niemals bestritten; aber wenn wir nicht allein die Anlagekosten von der ersten Anlage der oberirdischen nehmen und dann dem dazufügen die Summe, welche die Unterhaltungskosten betragen haben, so werden Sie finden, daß die letzteren doch sehr beträchtlich sind, so daß es auch finanziell, wie schon der Herr Berichterstatter, als er die Gründe der Minorität entwickelt hat, auseinandergesetzt hat, sich wahrscheinlich gar nicht schlecht herausstellen wird. Nachdem die Wissenschaft den großen Schritt gethan hat, genau feststellen zu können, an welcher Stelle das Kabel bei irgend einer Betriebsstörung gestört ist, da sind, glaube ich, die Gründe für den unterirdischen Verkehr so überwiegend, daß wir so schnell als möglich dazu übergehen müssen, besonders bei allen Hauptlinien, denen auch die Finanzinteressen nicht entgegen sind. Denn wenn wir die Kostenfrage dabei ins Auge fassen, so ist doch das durchaus nicht ohne Grund, daß alle Anlagen in diesem Augenblick billiger gemacht werden können, als es voraussichtlich in den nächsten Jahren der Fall sein würde.

Ich schlage Ihnen deshalb vor, die ursprünglich beantragte Summe von 1 830 000 ℳ zu bewilligen.

Bevollmächtigter zum Bundesrath, General-Postmeister Dr. Stephan: Meine Herren, im Namen der verbündeten Regierungen habe ich Sie zu bitten, dem Antrag des Herrn Abgeordneten Graf von Bethusy zuzustimmen und, dem Antrage der Budgetkommission entgegen, die Regierungsvorlage wieder herzustellen.

Als im Jahre 1875 der Gesammtplan aufgestellt wurde für die Anlage des unterirdischen Telegraphennetzes, da ging man von folgenden Gesichtspunkten aus.

Digitized by Google

Es sollten in diese sicherste aller bisher bekannten Methoden der Telegraphenverbindung gesetzt werden: die Hauptzentren des Verkehrs und des Handels, die großen Börsenplätze, die wichtigen Industriebezirke, die militärischen Plätze, also die Festungen, Kriegshäfen und die wichtigen Küstenpunkte. Es wurde damals ein bis in die Einzelheiten durchdachter und ausgearbeiteter Plan hergestellt, in welchem alle einzelnen Linien genau bezeichnet sind. Die Gesammtkosten, welche die Herstellung des unterirdischen Telegraphennetzes, das diesen Anforderungen und Gesichtspunkten entsprechen würde, verursachten, sind auf 34 Millionen Mark veranschlagt worden. Hiervon ist jetzt ungefähr die Hälfte in den drei Jahren seit 1876, wo der erste Spatenstich gemacht wurde, verbraucht. Es sind mit Ausnahme der vorhin bereits bezeichneten Linie Straßburg-Metz im Großen und Ganzen die Linien im Westen fertig, insbesondere die Linien über Berlin, Halle, Leipzig, Kassel nach Frankfurt a. M., von dort nach Mainz, weiter nach Mannheim, nach Karlsruhe, nach Rastatt und Straßburg; ferner die große Ader von Berlin nach Magdeburg über Braunschweig, Hannover, Münster, Wesel, Düsseldorf mit Einschluß von Barmen und Elberfeld nach Köln; sodann die Linie von hier nach Hamburg mit der Abzweigung nach Kiel und der weiteren Gabelung nach Kuxhafen.

Ferner ist in naher Aussicht die Beendigung der Linie von hier über Hamburg nach Bremen und weiterhin nach Emden zum Anschluß an das in der Nordsee liegende Kabel, welches für die Verbindung mit England und Amerika von großer Wichtigkeit ist, gleichzeitig mit der Abzweigung, die vorhin bereits erwähnt wurde, nach Bremerhafen.

Es fehlt, wie gesagt, im Westen nur noch die Linie Straßburg-Metz und die Linie von Köln nach Aachen.

Für diese bisherigen Anlagen sind ausgegeben inklusive der Summen, die wir hier noch fordern, wenn sie bewilligt werden, 18 000 000 *M.* Wir haben also von den ursprünglich veranschlagten 34 000 000 *M.* noch 16 000 000 zu verwenden, falls der ganze Plan zur Ausführung kommt.

Es handelt sich nunmehr darum, die nicht minder wichtigen Linien für den gesammten Osten in Angriff zu nehmen; vor Allem die Linie von Berlin nach Stettin mit der Weiterführung nach Kolberg und Danzig über Elbing nach Königsberg, zur Verbindung dieser wichtigen Seestädte, zur Förderung ihrer Interessen und zur Fürsorge für die militärischen Zwecke, die dabei hinsichtlich der Küstenvertheidigung in Betracht kommen. Ferner die wichtige Linie über die Festung Küstrin nach Posen und nach Thorn. Sodann die Linie über Frankfurt a. O. nach Breslau behufs der demnächstigen Weiterführung in die oberschlesischen Industriebezirke und zur Herstellung des Anschlusses mit Oesterreich. Endlich kommt die Linie nach Dresden in Betracht, die wahrscheinlich aus den Ersparnissen wird gebaut werden können, wenn Sie die geforderten Summen bewilligen und sich dem Antrag des Herrn Grafen von Bethusy anschließen. Diese Linie wird demnächst nach Bayern fortgesetzt werden, gleichwie es auch die Absicht ist, außer München auch Stuttgart in das unterirdische Netz einzuschließen und zwar auf der alten Verkehrsstraße über Pforzheim. Es werden für die Linien noch etwa drei bis vier Jahre erforderlich sein und es würde sich die Summe von 16 Millionen Mark auf diese vier Jahre vertheilen, mithin für jedes Jahr ein in der That wohl kaum nennenswerther Betrag gegenüber dem großen Etat des Reichs.

Die wichtigen technischen und kommerziellen Gründe, welche für die Beschleuni-

Digitized by Google

gung des unterirdischen Netzes sprechen, sind von dem Herrn Berichterstatter in seinen Ausführungen bezüglich des Minoritätsvotums der Budgetkommission, ferner von dem Herrn Antragsteller bei Begründung seines Antrags so ausführlich dargelegt, daß es nur eine unnütze Weitläufigkeit sein würde, wenn ich diesen Ausführungen noch irgend etwas hinzusetzen wollte.

Ich möchte nur einen Punkt noch zur Sprache bringen, den der Herr Abgeordnete Richter erwähnte. Wenn es nicht eine wesentliche Aufgabe sein kann, direkt die Industrie durch Staatsbauten zu fördern, so muß es uns doch aber zu hoher Befriedigung gereichen, in einer Zeit, wo sie darnieder liegt und leidet, ihr durch Anlagen, die ohnehin im Interesse des Reichs aus seinen militärischen und kommerziellen Interessen nothwendig sind, unter die Arme greifen zu können. Insbesondere möchte ich aber auch annehmen, daß Herr Abgeordneter Richter, wenn er von Arbeitslöhnen gesprochen hat, wahrscheinlich sich doch nicht auf die Seite derjenigen stellen wird, die den Arbeitern diesen Verdienst nicht gönnen. Gerade daß so viele Hunderte von Arbeitern, und zwar in Gegenden, wo jetzt wenig Verkehr und nur geringe Arbeit ist, daß die durch diese Linien Beschäftigung erhalten und daß dadurch, wie man sagt, Geld unter diese armen Leute kommt, darin sehe ich gerade noch einen besonderen Vortheil der jetzigen Bewilligung.

Ich möchte dann noch auf die Linie Straßburg-Metz kommen, die der Herr Abgeordnete Richter ebenfalls erwähnt hat. Ja, meine Herren, es ist richtig, daß zwischen Straßburg und Metz, wenn Umwege benutzt werden, eine Verbindung indirekt sich darstellen läßt, nämlich über Kehl, Rastatt, Karlsruhe, Mannheim, Mainz und Metz mit Hülfe der Linie, die von Koblenz über Trier nach Metz zu bauen ist. Aber vergessen Sie doch nicht, daß hierbei zwei Mal der Rhein zu überschreiten ist und daß die Kabel, soweit sie im Rhein liegen, wo unter Umständen Eisgang stattfindet, besonderen Gefahren ausgesetzt sind, sowie daß eine so wichtige Verbindung, wie die zwischen diesen beiden Waffenplätzen ersten Ranges in Elsaß-Lothringen, doch möglichst sicher gestellt werden muß, ganz abgesehen davon, daß die Linie auf der rechten Seite des Rheins anderen Zwecken dient und auf dieser eine Belastung mit Telegrammen eintreten kann, so daß sie nicht im Stande ist, den Verkehr zwischen Straßburg und Metz zu bewältigen.

Es ist schon hervorgehoben worden, daß bei der finanziellen Prüfung, welcher die Etatsvorlage der Post- und Telegraphenverwaltung bereits in den vorgängigen Stadien jedesmal unterworfen ist im Reichskanzleramt, im Finanzministerium, im Finanzausschuß des Bundesraths und im Plenum des Bundesraths, auf die Finanzverhältnisse gerade diesmal eine sehr eingehende Rücksicht genommen worden ist, daß sehr ernste Erwägungen darüber stattgefunden haben, ob man bei der jetzigen Finanzlage in demselben Tempo wie bisher die Förderung des unterirdischen Netzes ferner bewirken solle. Man hat sich aber gerade auf Grund dieser reiflichen Erwägung dafür entschieden, eine Pause in der Herstellung des Netzes oder auch nur eine Verzögerung in keiner Weise eintreten zu lassen, gerade weil man es für finanziell nachtheilig gehalten hat, die jetzige günstige Konjunktur, die Ihnen der Herr Abgeordnete Dr. Hammacher genau vorgeführt hat, unbenutzt zu lassen. Man sagte sich, daß jetzt erstens der Geldmarkt günstig ist für die Beschaffung der Anleihe und daß die Produkte, die zur Kabelbereitung erforderlich sind, ebenso wie die Arbeitslöhne zu billigen Preisen zu haben sind; endlich daß, wenn man jetzt innehält oder eine Verzögerung eintreten läßt, dieses nachher nur mit bedeutenden Mehrkosten gutzu-

Digitized by Google

machen sein wird, zumal wenn die übrigen Staaten zu unterirdischen Leitungen übergehen und die Materialien durch die erhöhte Nachfrage vertheuert werden. Gerade also diejenigen Herren, die besonders die Ersparnißrücksichten betonen, müßten sich bewogen fühlen, den Antrag des Herrn Abgeordneten Grafen Bethusy zu befürworten. Ich möchte Sie daher dringend bitten, mit Rücksicht auf diese Vorgänge, auf die ernsten Erwägungen, die im Schooße des Bundesraths bereits darüber stattgefunden haben, ferner im Interesse der militärischen Sicherheit des Landes und seines kommerziellen Aufschwungs den Antrag des Herrn Grafen von Bethusy anzunehmen und die Regierungsvorlage wiederherzustellen.

Abgeordneter Richter (Hagen): Ich muß doch noch zu einer Art persönlicher Bemerkung das Wort ergreifen. Der Herr General-Postmeister hat bei einer so einfachen Frage, ob man 800 000 ℳ mehr oder weniger bewilligt, eine Andeutung gemacht, als ob man den Arbeitern nicht gönnen könne den Verdienst, den sie aus der Legung des Kabels ziehen. Nebenbei bemerkt, handelt es sich nicht um das Legen, sondern nur um das Bestellen des Kabels, das Legen kommt erst später aus den Mitteln späterer Jahre. Aber ich muß dem gegenüber doch bemerken: weder uns noch dem General-Postmeister wächst das Geld auf flacher Hand, er kann auch nicht die Millionen aus dem Boden stampfen, und was hier bewilligt wird, um Arbeiter zu beschäftigen, wird anderswo fortgenommen, wo die Arbeiter deshalb nicht beschäftigt werden können, mag das Geld aus der Anleihe oder durch Steuern kommen. Was für die Herstellung unterirdischer Linien zu verwenden ist, muß dem Geldmarkt entnommen werden. Ich möchte doch bitten, daß in der That an eine so einfache Frage nicht so allgemeine Gesichtspunkte geknüpft werden, die übrigens außerhalb dieses Hauses sehr leicht mißverstanden werden können. Was nun das »unter die Arme greifen« der Industrie betrifft, so sind es zwei Firmen, Guilleaume und Siemens, die haben thatsächlich ein Monopol für die Herstellung dieser Leitungen, weil man ihnen allein die Erfahrung und Sicherheit zutraut, die man verlangen muß bei solchen Unternehmungen. Nun haben wir gehört, daß diese Firmen auch im Auslande beschäftigt werden, daß das Ausland im Begriffe ist, unterirdische Linien bei sich einzuführen, da scheint es mir in der That nicht gerechtfertigt, das Moment des »unter die Arme Greifens« der Industrie in Bezug auf die Firmen Siemens und Guilleaume anzuwenden. Ein anderes Moment liegt dafür desto näher; wenn in der Budgetkommission auch schon gesprochen worden ist von der Billigkeit und hervorgehoben ist, daß jetzt auch andere Staaten anfangen, unterirdische Linien in großem Maße zu bauen, so wird diese Thatsache wahrscheinlich die Folge haben, daß auch in kurzer Zeit andere Firmen in Europa in die Lage kommen werden, mit Guilleaume und Siemens zu konkurriren. Das wird dann vielleicht dazu führen, daß billigere Preise später erzielt werden, wie jetzt, wo in der That ein Monopol für diese beiden Firmen existirt.

Abgeordneter Gerwig: Meine Herren, es ist immer schwierig, und Jeder spricht ungern gegen die Budgetkommission, da man ihr vertraut, daß in ihrem Schooße Alles aufs äußerste sorgfältig berathen und erwogen wird; allein in dem vorliegenden Falle, glaube ich, dürfen wir die Gründe, welche die Budgetkommission uns vorgeführt hat, für etwas weniger schwerwiegend halten, als in anderen Fragen, wo wir ihr ja sehr gern zugestimmt haben. Sie war offenbar selbst in Zweifel, und es konnte sie einfach nur der finanzielle Standpunkt, der der reinen Sparsamkeit ohne Rücksicht auf den Gegenstand, welchen es betrifft, leiten. Insofern ist die Frage

Digitized by Google

allerdings sehr einfach, wie der Herr Abgeordnete Richter bemerkt hat, daß es sich eben um einen Abstrich handelt, und wenn 800 000 *M.* weniger bewilligt werden, daß dann 800 000 *M.* weniger aufzubringen sein werden. Allein, meine Herren, wir kennen ja das Verhältniß, wir wissen von früher, daß ein bestimmter Plan verfolgt wird. Wir sind vor einigen Jahren mit Zaudern an die Frage gegangen, wir wußten, daß wir 34 Millionen dafür bedürfen, es sind die Zeiten der Geldklemme und die Schwierigkeiten, mit Matrikularbeiträgen die Ausgaben des Reichs zu bestreiten, jetzt ganz ebenso wie vordem. Ich glaube, wir können in dieser Beziehung eine große Verschiedenheit gegen früher nicht nachweisen. Wenn wir mit Zagen früher an die unterirdischen Telegraphenlinien gegangen sind, so war es hauptsächlich die Unsicherheit der technischen Frage, welche dabei bestimmend war, man hat geglaubt, die Unterbrechungen würden häufiger sein, man würde die Punkte nicht finden können, wo Störungen stattfinden, man hat geglaubt, man würde überhaupt Störungen mehr preisgegeben sein, als dies wirklich der Fall ist. Nun hat aber die Erfahrung glänzend bewiesen, daß hierin die Wissenschaft Fortschritte gemacht hat, die es außer Zweifel stellen, daß man in Zukunft nur noch unterirdische Telegraphenlinien für die Hauptrichtungen anlegen wird, und Sie wissen ja, daß andere Staaten dem vorleuchtenden Beispiele von Deutschland folgen werden. Meine Herren, Sie sind nach einem bestimmten Plane vorgegangen, Sie haben keinen Grund, jetzt um 800 000 *M.* eine Verminderung eintreten zu lassen, ohne sich klar zu machen, daß Sie in den nächsten Jahren doch heranmüssen, und Sie kommen dann in ungünstigere Verhältnisse hinein.

Meine Herren, Sie haben für den Westen gesorgt, Sie müssen auch für den Osten sorgen; Sie haben ursprünglich den Plan zugegeben und Sie können nun nicht plötzlich eine Stockung eintreten lassen. Es liegt etwas ganz Richtiges darin und ich beklage es nicht bloß hier, sondern überhaupt, fast in allen Staaten ist es der Fall; plötzlich läßt der Staat die Flügel hängen, er will keine Eisenbahnen, keine Kanäle, keine Straßen mehr bauen, er will keine Telegraphenlinien mehr anlegen, man sagt immer, wir müssen nun sparen. Aber, meine Herren, wenn wirklich Noth im Volke ist, wenn es an Arbeit fehlt, wer ist denn als der Erste berufen zu helfen? Das ist der Staat, er muß, so weit es irgend zulässig erscheint, dafür eintreten, daß durch öffentliche Arbeiten Beschäftigung gegeben wird.

Meine Herren, indem Sie unterirdische Telegraphenlinien in dem Tempo, in dem es ursprünglich beabsichtigt war, hier bewilligen, sorgen Sie auch dafür, daß das Nothwendige geschieht. Ich meinestheils z. B. würde wahrhaftig es nicht verantworten wollen, daß ich eine direkte Linie von Straßburg nach Metz nicht bewillige, ich halte das für etwas, worüber ich weiter gar nicht lange nachdenke. Wenn mir die Militärverwaltung und die Verkehrsverwaltung erklären, diese Linie sei nothwendig, so stehe ich vor einer Frage, in der ich weiter das Bedürfniß nicht bestreite, obwohl ich selbst so viel Ueberlegung habe, daß ich mir sage, ja, das müssen wir thun und je eher wir es thun, desto besser ist es. Also sorgen Sie dafür, meine Herren, daß die Nerven, mit denen das Reich durchzogen ist, diese feinfühligen Adern vor Erkältung geschützt werden, sorgen Sie, daß wir ein gesundes, kräftiges Nervensystem haben, um das man uns auswärts beneidet, bewilligen Sie, was die Regierung verlangt hat. Ich werde für den Antrag des Grafen Bethusy-Huc stimmen.

Abgeordneter Graf von Bethusy-Huc: Der Herr Abgeordnete Richter hat mir vorgeworfen, ich liebte es, allgemeine Gesichtspunkte in meinen Ausführungen

Digitized by Google

über Spezialien vorzubringen. Er würde der Wahrheit näher getreten sein, wenn er anerkannt hätte, daß ich mich hauptsächlich für solche Spezialien interessire, welche unter allgemeine Gesichtspunkte fallen.

Er hat ferner gesagt, der Industrie können nicht mehr Vortheile durch Staatsunterstützungen zugeführt werden, als den Steuerzahlern entzogen würden durch die für dieselben nothwendigen Anleihen. Meine Herren, er wird als gewiegter Kenner der Nationalwirthschaft wahrhaftig nicht ernsthaft die Behauptung aufstellen wollen, daß die Zinsen einer Anleihe aufzubringen die Industrie mehr beeinträchtige, als die Cirkulation des für die entsprechende Aufwendung erforderlichen Geldes sie zu heben geeignet ist.

Er hat ferner gemeint, nicht die Industrie als solche, sondern die beiden Firmen, die er angeführt hat, würden durch diese Bewilligung einen im Verhältniß zum Ganzen verschwindend kleinen Vortheil haben. Letzteres, das verschwindend Kleine, erkenne ich an, aber auch für das Kleine haben wir hier zu sorgen. Wenn er aber diesen Vortheil auf diese beiden Firmen beschränkt hat, so hat er, wie mir scheint, übersehen, von wie viel anderen Firmen diese beiden das Rohmaterial beziehen und welche Zahl von Arbeitern sie beschäftigen.

Wenn er die Frage aufwirft, was produktiver ist, das Geld in dem Beutel der Steuerzahler oder die Verwendung des Geldes für produktive Anlagen — ja, meine Herren, diese Frage läßt sich ebensowenig ernsthaft aufwerfen. Das Geld im Kasten ist immer minder produktiv als das cirkulirende Geld, wenn der Zweck der Cirkulation wirklich nützlich ist.

Er hat endlich gesagt, die Rücksicht auf die gegenwärtige Billigkeit des Rohmaterials dürfe uns in keiner Weise beeinflussen, das sei eine Spekulation, welche zu treiben der Staat keinen Beruf hat. Ja, meine Herren, es wäre eine Spekulation, wenn der Staat aus Rücksicht auf die Billigkeit des Rohmaterials Dinge machte, welche nicht absolut nothwendig sind; absolut nothwendige und für die nahe Zukunft doch unvermeidliche Ausgaben aber dann zu machen, wenn der Einkauf billiger ist als zu anderer Zeit, das ist nicht Sache der Spekulation, sondern Sache eines jeden ordentlichen Hauswirths und jeder ordentlichen Hausfrau, welche der Herr Abgeordnete Richter der Neigung zur Spekulation in der That wohl nicht zu verdächtigen beabsichtigt.

Er sagt uns auch, die Arbeiter werden ja zur Zeit nicht beschäftigt durch die von uns geforderte Bewilligung, sondern sie sollen erst später beschäftigt werden. Ja, meine Herren, ein Jahr greift ins andere! Was wir jetzt bewilligen, dafür werden im nächsten Jahre die Arbeiter beschäftigt, wie in diesem Jahre die Arbeiter beschäftigt werden auf Grund unserer vorjährigen Bewilligung.

Bevollmächtigter zum Bundesrath, General-Postmeister Dr. Stephan: Meine Herren, ich möchte nur eine Bemerkung des Herrn Abgeordneten Richter (Hagen) berichtigend ergänzen. Es handelt sich nicht um diese beiden Fabriken allein, die allerdings für sich schon mehrere Hundert Arbeiter beschäftigen, sondern beispielsweise auch um die Eisenindustrie. Es werden bei einem siebenaderigen Kabel, wie wir sie legen, zu jedem Kilometer zwei Tonnen Eisen verbraucht, das sind 2000 kg; bei der Linie von Berlin nach Köln sind allein 1 200 000 kg Eisen erforderlich. Sie sehen also aus dieser Anführung nur dieses einen Materials, wie wesentlich doch auch andere Produktionszweige bei der Förderung der Anlage von unterirdischen Telegraphenlinien betheiligt sind.

Digitized by Google

Viel wichtiger ist aber der Schaden, der in Folge eines einzigen Sturmes eintreten kann — und wir können uns gerade heute beim Frühlingsanfang draußen überzeugen, was der Gott Aeolus trotz seines Alters noch zu leisten vermag hier in unseren nordischen Breiten — daß ganze Städte und Distrikte von dem Verkehr Tage lang völlig abgeschnitten werden. Denken Sie doch an die Hunderttausende, an die Millionen, die beispielsweise im Getreidehandel verloren gehen können, wenn Städte wie Königsberg, Danzig, Stettin, Breslau durch eine einzige Sturmnacht Tage lang von allem Verkehr abgeschnitten sind! Auch Thorn führe ich hier an und hoffe, daß die Herren, die vorhin sich für den Posthausbau daselbst interessirt haben, bei dieser Gelegenheit für den jetzigen Antrag stimmen werden, welcher der dortigen Gegend günstig ist.

Gerade aus diesen Rücksichten also, wegen des großen Vortheils für den Wohlstand des Vaterlandes bitte ich Sie, stimmen Sie für den Antrag. Auf den Ruhm, zuerst die unterirdischen Linien durchgeführt zu haben, lege ich weniger Werth: es kommt mir hier auf den Vortheil des Vaterlandes an.

So eben geht mir ein Blatt der Kölnischen Zeitung zu, woraus Sie ersehen werden, wie die Wirkungen der unterirdischen Linien sich geltend machen. Mit Erlaubniß des Herrn Präsidenten verlese ich den kurzen Satz:

> Die Stürme der letzten Zeit haben mit überzeugender Kraft den Beweis geführt, welchen Vorzug die unterirdischen Telegraphenleitungen vor den oberirdischen haben. Wir erinnern nur an die Stürme des Jahres 1876, die so lange jeden telegraphischen Dienst unterbrochen und damit zugleich Handel und Verkehr auf das Empfindlichste gehemmt hatten. Jetzt sind uns beispielsweise auf den unterirdischen Leitungen wiederholt die ausführlichen Berichte über die Reichstagsverhandlungen telegraphirt worden, aber trotz Sturm und Schnee war auch nicht die mindeste durch Unwetter hervorgerufene Störung zu empfinden.

Wir sehen hieraus, von welcher großen Wichtigkeit die Sache ist. Ich bitte Sie dringend, nehmen Sie den Antrag des Herrn Grafen Bethusy an und stimmen Sie für die Regierungsvorlage.

Nachdem hierauf ein Antrag auf Schluß der Besprechung angenommen war, ergab die Abstimmung die unverkürzte Bewilligung der Regierungsforderung.

---

28. Das Postwesen Spaniens.

II.

(Schluß.)

Bestimmungen über den Versendungsverkehr. Zur Beförderung innerhalb des spanischen Postgebietes werden angenommen:

1. gewöhnliche Briefe,
2. Postkarten,
3. Zeitungen,
4. andere Drucksachen, Waarenproben, Muster u. s. w.,
5. Zahlungsanweisungen über Zeitungsabonnements-Gebühren.

Digitized by Google

Die bezüglich der Verpackung der Sendungen bestehenden Vorschriften entsprechen im Allgemeinen den desfallsigen Vorschriften der Deutschen Postordnung*).

Gewöhnliche Briefe. Die gewöhnlichen Briefe, für welche eine Gewichtsbeschränkung nicht besteht, unterliegen dem Frankirungszwange. Briefe, deren Aufschrift aus einzelnen Buchstaben oder Zeichen besteht, werden nicht abgesandt.

Das Porto für Ortsbriefe beträgt 5 Centimos in Postmarken und 5 Centimos in Kriegssteuermarken, im Ganzen 10 Centimos; für Briefe nach anderen Orten des engeren spanischen Postgebiets (der Halbinsel und der benachbarten Inseln, sowie Marokkos) für je 15 g: 10 Centimos in Postfreimarken und 15 Centimos in Kriegssteuermarken, zusammen 25 Centimos. Die Kriegssteuer wird für jeden Brief nur einmal erhoben. Briefe nach Cuba und Portorico kosten 25 Centimos für je 15 g, außerdem 15 Centimos Kriegssteuer für jeden Brief; nach Fernando-Po, Annabon und Corisco, sowie nach den Philippinen: 50 Centimos für je 15 g, außerdem 15 Centimos Kriegssteuer für jeden Brief.

Die Gebühr für die Bestellung der Sendungen, welche der Briefträger bezieht, beträgt 2,9 Centimos für jeden Brief. Dieselbe ist vom Empfänger zu entrichten.

Von der Zahlung der Bestellgebühr sind befreit:

1. die Briefe vom Auslande;
2. die Zeitungen und anderen Drucksachen, und zwar sowohl die, welche von Orten des Inlandes, wie diejenigen, welche vom Auslande eingehen;
3. Briefe, welche die Empfänger selbst abholen (diese zahlen dafür Fachgebühr);
4. Ortsbriefe.

Es ist erlaubt, Schlüssel oder Muster den Briefen äußerlich anzuhängen. Das Porto wird für derartige Sendungen für das ganze Gewicht wie für gewöhnliche Briefe erhoben.

Postkarten. Die Postverwaltung hat bereits im Jahre 1871 die Zulassung der Postkarten beschlossen. Ihre Versendung ist jedoch erst seit dem Etatsjahr 1873/74 gestattet. Das Porto beträgt innerhalb des Ortes 5 Centimos in Postmarken und 5 Centimos in Kriegssteuermarken, zusammen 10 Centimos; nach anderen Orten der Halbinsel ꝛc. 5 Centimos in Postmarken und 15 Centimos in Kriegssteuermarken, im Ganzen 20 Centimos; nach den überseeischen spanischen Besitzungen werden Postkarten vom Mutterlande aus nicht befördert.

Zeitungen. Die vorgeschriebene Vorausbezahlung des Portos erfolgt entweder

a) durch einen besonderen Stempel, wenn die Druckereien oder Verleger die Zeitungen im Ganzen zur Post einliefern, oder
b) durch Freimarken, welche auf dem Bande befestigt werden müssen, bei Einlieferung durch Private oder Einzeleinlieferung durch die Druckereien und Verleger.

Kriegssteuer wird für diese Sendungen nicht entrichtet.

Andere Drucksachen. Die Bestimmungen über die Zulassung gewisser Gegenstände zur Versendung gegen die ermäßigte Taxe für Drucksachen u. s. w.

*) Vergl. Amtsblatt der Deutschen Reichs-Postverwaltung. Jahrg. 1871 Nr. 25. Die hierin mitgetheilten Bestimmungen über die Annahme, Beförderung ꝛc. von Postsendungen, sind, soweit nicht in gegenwärtigem Aufsatze anderweite Bestimmungen erwähnt werden, noch unverändert in Kraft.

Digitized by Google

entsprechen im Allgemeinen den bei der deutschen Reichs-Postverwaltung hierüber bestehenden Vorschriften. Die Drucksachen-Packete dürfen im Allgemeinen nicht über 10 kg wiegen, auch nicht über 44 cm lang und nicht über 22 cm breit und dick sein.

Landkarten, Kupferstiche u. s. w. werden in runden Blechbüchsen verpackt zur Versendung angenommen. Diese Büchsen dürfen, wenn sie theilweise auf Landwegen Beförderung erhalten, nicht über 22 cm lang sein. Als Gewichtsgrenze gelten 10 kg.

Die Frankirung derjenigen Drucksachensendungen, welche mehr als 100 g wiegen, muß stets durch Aufkleben von Freimarken auf das umgelegte Band erfolgen. Bei Drucksachensendungen bis zum Gewichte von 100 g kann die Frankirung entweder durch Aufkleben von Freimarken auf die einzelnen Sendungen bewirkt werden, oder die Sendungen werden der Stückzahl nach am Schalter abgegeben und das Porto dafür wird im Ganzen in Freimarken entrichtet. Diese Freimarken werden in Gegenwart des Einlieferers durch Bedrucken mit dem Tagesstempel entwerthet. Die Einlieferungs-Postanstalt ertheilt dem Absender über den gezahlten Betrag eine Quittung und vermerkt die in Freimarken empfangene Summe in einem dazu vorhandenen Buche, in welchem zugleich der Einlieferer die erfolgte Entwerthung der Marken bescheinigt. Die Entgegennahme derartig zu frankirender Sendungen muß stets durch den Vorsteher oder den ersten Beamten der Postanstalt erfolgen. Nur der Vorsteher des Central-Postamts in Madrid hat das Recht, damit einen Subalternbeamten zu betrauen.

Drucksachensendungen im Gewicht von mehr als 100 g, welche nicht vollständig durch aufgeklebte Marken frankirt sind, werden wie gewöhnliche ungenügend frankirte Briefe erst abgesandt, wenn der vom Vorliegen der Sendung benachrichtigte Empfänger das Porto entrichtet hat.

Sendungen mit Drucksachen nach den überseeischen spanischen Besitzungen müssen, ohne Rücksicht auf ihr Gewicht, stets durch aufgeklebte Marken frankirt sein.

Für Waarenproben u. s. w. ist das Meistgewicht auf 500 g festgesetzt.

Zahlungsanweisungen über Zeitungsabonnementsgelder. Diese Art von Sendungen ist erst durch Königlichen Erlaß vom 16. April 1878 eingeführt worden. Die Stempelverwaltung hat es übernommen, die Bezahlung der Abonnementsgelder für alle innerhalb des Königreichs periodisch erscheinenden Zeitschriften, die mindestens alle Vierteljahre einmal ausgegeben werden, an die Verleger im Wege der Anweisung zu vermitteln. Sie hat zu diesem Behuf Zahlungsanweisungen zu 40, 20, 10, 1 und ¼ Real herstellen lassen, welche sie in ihren, in allen größeren Orten des Königreichs vorhandenen Verschleißstellen an das Publikum zum Nennwerthe verkauft, nachdem die Eintragung der zu beziehenden Zeitschrift, des Namens und Wohnorts des Verlegers, wie des Beziehers, in die Anweisungen erfolgt ist. Die Stempelbehörde am Orte des Erscheinens der Zeitschrift bezahlt demnächst den Betrag an den Verleger unter Abzug einer Provision. Die Versendung derartiger Anweisungen muß in offenen Umschlägen unter der Adresse der Verleger erfolgen.

Das Porto beträgt für jede Anweisung, ohne Rücksicht auf den Werth derselben, 5 Centimos. Kriegssteuer wird für derartige Sendungen nicht erhoben.

Außer den erwähnten Angaben dürfen die Anweisungen Geschriebenes nicht enthalten, auch dürfen denselben anderweite schriftliche Mittheilungen nicht bei-

Digitized by Google

gegeben sein. Unter Einschreibung werden die genannten Anweisungen nicht abgeschickt.*)

Einschreibung. Unter Einschreibung können versandt werden: gewöhnliche Briefe, Postkarten, Drucksachen, Medikamente, Waarenproben, Sendungen mit Staatspapieren und Packete, welche Sachen mit angegebenem Werthe enthalten.

Auf Verlangen wird dem Absender der mit der Empfangsbescheinigung des Empfängers versehene Umschlag der Sendung, oder ein besonderer Rückschein zugestellt.

Im Falle des Verlustes eines eingeschriebenen Briefes wird dem Absender ein Ersatz von 50 Pesetas (40 Mark) gezahlt. Die Ersatzleistung bleibt ausgeschlossen, wenn der Verlust durch Zufall oder höhere Gewalt herbeigeführt ist.

Das Porto für gewöhnliche Einschreibbriefe setzt sich zusammen aus dem Porto für gewöhnliche Briefe und einer Einschreibgebühr von 1 Peseta, die in Marken auf dem Briefe verrechnet werden muß und zwar 50 Centimos in Postmarken und 50 Centimos in Kriegssteuermarken. Die gleiche Einschreibgebühr wird für Sendungen mit Waarenproben und Mustern, sowie für solche Sendungen mit Drucksachen, welche mehr als 500 Gramm wiegen, neben dem gewöhnlichen Porto erhoben. Für Drucksachen bis zum Gewichte von 500 Gramm werden nur 50 Centimos, 25 Centimos in Briefmarken und 25 Centimos in Kriegssteuermarken, an Einschreibgebühren erhoben, da für derartige Sendungen im Falle des Verlustes ein Ersatz nicht gezahlt wird.

Eingeschriebene Briefe mit Staatspapieren. Die Beförderung dieser Sendungen ist auf bestimmte Kurse beschränkt, denselben sind vierfache Inhaltserklärungen beizugeben. Die Einschreibgebühr beträgt 1 Peseta (50 Centimos Postmarken und 50 Centimos Kriegssteuermarken).

Eingeschriebene Sendungen mit Werthangabe. Die Beförderung dieser Art von Sendungen ist ebenfalls nur auf bestimmten Kursen gestattet. Die Einschreibgebühr beträgt 1 Peseta (wovon die eine Hälfte in Postmarken, die andere Hälfte in Kriegssteuermarken entrichtet werden muß), drei Prozent des Werthes der Sendung sind als Porto zu entrichten. Das zulässige Meistgewicht dieser Sendungen ist von 500 g auf 2 kg erhöht. Der Umfang der Sendungen darf in der Länge nicht mehr als 44 cm, in der Breite und Höhe 22 cm betragen.

Für portofreie Sendungen ist im Falle der Einschreibung die Einschreibgebühr zu entrichten.

Untersuchungsakten und Akten in Armensachen müssen stets am Schalter eingeliefert werden. Auf dem Umschlage muß der Portofreiheitsvermerk unter gehöriger Beglaubigung angegeben sein. Der Verschluß ist mit dem Dienstsiegel zu bewirken.

Die Beförderung der Sendungen erfolgt ohne Erhebung von Porto. Letzteres wird jedoch kontirt.

Die Sendungen in Militär-Dienstangelegenheiten, welche von den Kriegsräthen und den Militärkommissionen ausgehen, sowie die Dienstsendungen der kirch-

*) In dem in Nr. 134 der Revista de Correos vom Dezember 1877 enthaltenen Berichte über die zwischen der Stempelverwaltung und den Zeitungsverlegern wegen Einführung dieses Verfahrens gepflogenen Verhandlungen ist erwähnt, daß eine Einschreibung dieser Sendungen nicht erforderlich sei, weil die Auszahlung der überwiesenen Beträge an keine andere Person als den Verleger oder dessen legitimirten Bevollmächtigten erfolgt, ein Dieb sich also durch die Entwendung der Anweisungen keinen Nutzen zu verschaffen vermöchte.

Digitized by Google

lichen Tribunale*) gehen, wenn sie als solche unter Beglaubigung bezeichnet sind, portofrei und zwar ohne daß eine Notirung des Portos erfolgt.

Telegramme. Die von der Staats-Telegraphenverwaltung aufgegebenen Sendungen mit Telegrammen werden portofrei durch die Post befördert, wenn ihre Beförderung bis zum Bestimmungsorte auf den Telegraphenlinien nicht erfolgen kann, und zwar:

a) wenn die Telegramme nach Orten ohne Telegraphenanstalt, oder
b) nach Orten außerhalb des Bestellbezirks der Bestimmungs-Telegraphenanstalt

gerichtet sind.

Diese Sendungen werden als Einschreibsendungen betrachtet. Der Absender muß das Postporto, welches von der Annahmestation zur Kasse verrechnet wird, bei der Aufgabe des Telegramms entrichten. Dasselbe beträgt 10 Centimos in Briefmarken und 15 Centimos in Kriegssteuermarken, sowie 1 Peseta (50 Centimos in Briefmarken und 50 Centimos in Kriegssteuermarken) an Einschreibgebühr.

Briefausgabe. Fachgebühr (Apartado). Die im nichtamtlichen Theile des Amtsblatts Nr. 25 für 1871 aufgeführten Bestimmungen wegen des Haltens von Fächern bei den Postanstalten seitens der Behörden und der Privatleute, sowie die Beträge der von letzteren zu zahlenden Fachgebühr sind nicht verändert.

Auch bezüglich der postlagernden Sendungen (lista) ist eine Aenderung der im mehrerwähnten Amtsblatte angegebenen Bestimmungen nicht eingetreten. Besonders hervorgehoben wird, daß die früheren Vorschriften bezüglich der Legitimation des Abholers noch in vollem Umfange bestehen.

Post- und Porto-Uebertretungen. Die Beförderung von verschlossenen Briefen, welche nicht mit der erforderlichen Zahl (von der Postanstalt des Absendungsortes zu entwerthender) Freimarken versehen sind, ist bei 2 Pesetas 75 Centimos Strafe für jede einzelne Sendung verboten. Briefe aus Orten ohne Postanstalt sind bei der ersten, auf dem Wege zum Bestimmungsorte belegenen Postanstalt zur Weiterbeförderung einzuliefern. Die genannten Bestimmungen erstrecken sich auf die Beförderung der Sendungen zu Wasser wie zu Lande. Die Strafe zahlt im Allgemeinen der Absender; für Briefe, welche durch Fuhrwerke, die im Vertragsverhältniß zur Postverwaltung stehen, ohne Entrichtung des Portos befördert werden, fällt jedoch die Strafe dem Unternehmer zur Last.

Die Untersuchung in Post- und Portoübertretungssachen wird entweder von den Gerichten, oder von den Beamten der Postverwaltung geführt. In denjenigen Fällen, in welchen es sich um die heimliche Beförderung nicht frankirter Sendungen handelt, erfolgt die Aufnahme des Thatbestandes stets durch die Postverwaltung, während das Verfahren bei anderen Postübertretungen gerichtlich ist.

Der Schuldige empfängt in beiden Fällen zunächst eine Strafverfügung; erst wenn diese wirkungslos bleibt, erfolgt Zwangsvollstreckung.

*) In Spanien besteht bekanntlich noch eine kirchliche Rechtspflege, welche durch Geistliche ausgeübt wird. In erster Instanz besteht das Richterkollegium aus Geistlichen niederen Grades, in zweiter aus Bischöfen und Erzbischöfen; die dritte Instanz bildet der Staatsgerichtshof. Diese geistlichen Gerichte entscheiden außer in Untersuchungen gegen Welt- und Klostergeistliche niederen Grades in allen Ehescheidungs-Prozessen, bei Nichtigkeitserklärungen geschlossener Ehen, sowie in den Untersuchungen wegen Bigamie, Blutschande, Ehebruch, Meineid und Ketzerei.

Digitized by Google

Die beschlagnahmten Sendungen können die Empfänger durch Zahlung des Portos einlösen.

Der Gebrauch entwertheter Marken ist bei 1 bis 4 Duros Strafe (1 Duro oder Peso fuerte = 20 Pesetas) für jede einzelne Marke verboten. Im Wiederholungsfalle wird die Strafe, für welche im Falle der Zahlungsunfähigkeit entsprechende Gefängnißhaft eintritt, verdoppelt.

Vertilgung des Entwerthungszeichens wird, wie bei uns, nach Maßgabe der allgemeinen Strafgesetze verfolgt.

Ueberseeische spanische Besitzungen. Die Verwaltung des Postwesens der überseeischen spanischen Besitzungen gehört, wie diejenige aller übrigen Dienstzweige der Kolonien, zum Ressort des Ministeriums der überseeischen Provinzen.

Die Organisation des Dienstbetriebes entspricht im Wesentlichen den desfallsigen Einrichtungen auf der Pyrenäischen Halbinsel und den benachbarten spanischen Inseln.

Bezüglich des Verkehrs mit dem Auslande besteht ebenfalls vollkommene Gleichheit, da die Kolonien, gleich dem Mutterlande, zum Allgemeinen Postverein gehören.*)

A. Insel Cuba. Die Postverwaltung der ganzen Insel Cuba nebst der kleinen Nachbarinsel Pinos und den anderen nahe belegenen kleinen spanischen Eilanden steht unter dem Administrador general, der seinen Amtssitz in Havanna hat und gleichzeitig Vorsteher des dortigen Postamts ist. Außerdem befinden sich auf der Insel Cuba Bezirks-Haupt-Postämter (Administraciones principales) in Matanzas, Puerto Principe und Santjago de Cuba, ferner Administraciones de I^{a} Clase in Cárdenas, Cienfuegos, Trinidad, Sagua la Grande und Santa Clara, sowie noch 10 Administraciones de II^{a} Clase, 93 Administraciones de III^{a} Clase und 49 Carterías, im Ganzen 161 Postanstalten.

Zur Beförderung der Postsendungen werden in erster Linie die gesammten im Betriebe befindlichen Eisenbahnen von 1350 km. Länge benutzt. Außerdem werden auf allen öffentlichen Straßen Verbindungen durch Staatsposten, Privat-Personenfuhrwerke und Postboten unterhalten. Endlich werden zur Beförderung der Sendungen nach und aus den Hafenorten die zwischen denselben kursirenden spanischen und fremdländischen Schiffe benutzt. Während der Zeit der politischen Unruhen ist es zwar erforderlich gewesen, einzelne Verbindungen aufzuheben, dieselben sind jedoch, sobald es die Umstände gestatteten, wieder aufgenommen worden und jetzt, da die Pacifikation der Insel erfolgt ist, sind die Verbindungen sämmtlich wiederhergestellt.

Der hauptsächlichste Posttransport trifft in Havanna täglich gegen 1 Uhr Nachmittags ein. Die Ausgabe der Korrespondenz beginnt sofort nachher. Ebenso gelangen die später am Nachmittage eingehenden Sendungen ohne Verzug zur Ausgabe. Bei verspätetem Eintreffen der Posten erfolgt die Ausgabe noch an demselben Tage, wenn dieselbe vor Mitternacht beendet sein kann.

Zur Beförderung der Sendungen von Havanna nach Santjago de Cuba sind sechs Tage erforderlich. Bis zur Stadt Santo Domingo de Cuba erfolgt dieselbe durch die Eisenbahn, von dort ab mittels Postfuhrwerks. Von Havanna gehen

*) Der Eintritt der spanischen Kolonien in den Allgemeinen Postverein ist bekanntlich vom 1. Mai 1876 ab genehmigt worden. Mit diesem Tage ist der Vertrag jedoch nur für Portorico in Kraft getreten, für die Philippinen erst am 1. Juni, für Cuba am 15. Juni und für Fernando-Po am 1. Dezember desselben Jahres.

Digitized by Google

tägliche Posten ab nach Pinar del Rio (bis Candelaria per Bahn); nach Bahía Honda (mit der Bahn bis Guanajay); ferner Bahnposttransporte nach Mantanzas und Cárdenas. Wöchentlich zweimalige Verbindungen sind vorhanden zwischen Pinar del Rio und Mantua bz. Baja; zwischen Puerto Principe und Santa Cruz; zwischen Bayamo, Holguin und Jibara; zwischen Bayamo und Manzanillo; zwischen Cuba, Mayarí und Ságua de Tánamo; zwischen Cuba, Guantánamo und Baracoa.

Regelmäßiger Postbeförderungsdienst zur See besteht an der Südküste, durch welchen die Hauptstadt in beständiger Verbindung steht mit Tunas de Sancti-Spíritus, Santjago de Cuba; Ságua de Caibarien und der Insel Pinos.

Mit dem Mutterlande besteht monatlich dreimalige regelmäßige Seepostverbindung. Außerdem kursiren spanische Postdampfer zwischen Cuba, Portorico, Sanct Thomas und den übrigen Antillen.

B. Insel Portorico (Puerto-Rico). Verwalter des Postwesens der Insel Portorico ist der Vorsteher des Postamts in San Juan de Portorico, welcher ebenfalls den Titel Administrador general führt. Unmittelbar von dem Postamte in San Juan hängen 12 Postämter II. Klasse (Administraciones Subalternas) ab. Die übrigen Postämter II. Klasse stehen zunächst unter den auf der Insel vorhandenen, von dem Administrador general abhängigen Hauptpostämtern, von denen dasjenige zu Humacao 9, dasjenige zu Mayaguez 8, das zu Ponce 12, das zu Aguadilla 5, dasjenige zu Arecibo 11, das zu Caguas 7, und endlich dasjenige zu Guayamar 3 nachgeordnete Postanstalten besitzt. Im Ganzen sind hiernach auf der Insel 75 Postanstalten vorhanden.

Die hauptsächlichsten Postverbindungen der Insel gehen nach Osten und Westen von der Hauptstadt aus.

Auf der östlichen Linie werden zwischen San Juan und Caguas Fahrposten auf Staatskosten, auf den Strecken von Caguas nach Humacao, Guyama und Ponce Reitposten von Unternehmern unterhalten.

Auf der westlichen Linie werden die Verbindungen über die Bucht bis Catamo mittels Dampfboots, von dort nach Arecibo, Aguadilla und San German durch Reitposten auf Staatskosten, und von San German nach Ponce durch von Unternehmern unterhaltene Reitposten hergestellt.

C. Die Philippinen. Die Centralverwaltung des Postwesens der Philippinen befindet sich in Manila. Außerdem sind Administraciones principales de I^{a} Clase in Albay, Camarines Sur, Cebú, Iloilo (auf der Insel Panay) Pangasinam, Pampanga und Zamboanga; Administraciones principales de II^{a} Clase in Batangas, Bulacan, Capiz, Cavite, Ilacos Sur, La Laguna und Tayabas, sowie 15 Administraciones principales de III^{a} Clase und 23 Administraciones principales de IV^{a} Clase, zusammen 52 Administraciones principales vorhanden, welchen die große Anzahl der übrigen Postanstalten, Estafetas und Carterías zugetheilt ist.

Von Alters her lag den Gouverneuren die Verwaltung des Postwesens für die von ihnen verwalteten Provinzen ob. Die Wahrnehmung des Dienstes war dabei eine ungenügende. In Folge der mehr und mehr überhandnehmenden Unregelmäßigkeiten sah sich die Regierung genöthigt, einen Plan für die Neuorganisation des Postwesens der Inseln aufzustellen. Zunächst sind deshalb in den wichtigeren Hafenorten Postämter eingerichtet worden, welche unmittelbar von der Centralverwaltung in Manila ressortiren und die Grundlage für die weitere Verwirklichung des genannten Planes bilden. Derartige neu eingerichtete Postanstalten bestehen jetzt

Digitized by Google

in Balabac, Cebú, auf der Insel Negros, in Leyte, Pallock oder Cotto-batto, Misamis, Puerto Princesa, Surigao, Zamboanga und Tay-Tay.

Die Verbindungen im Inneren der Inseln werden durch Fahrposten, Reitposten und namentlich durch Botenposten hergestellt. Die wichtigsten derselben sind diejenigen auf den nördlich und südlich von Luzon ausgehenden Poststraßen.

Zwischen den Hauptorten bestehen alltäglich kursirende Posten.

Vom Staate subventionirte Boote stellen eine regelmäßige Verbindung zwischen den Inseln durch monatlich drei Fahrten, von der Hauptstadt aus, her. Außerdem werden die zwischen den größeren Häfen kursirenden Handelsschiffe zur Postbeförderung benutzt.

Der Postbeförderungsdienst zwischen den Küstenorten der Inseln wird durch Vilos, kleine schnellsegelnde Boote, wahrgenommen.

Zur Verbindung mit Europa werden die spanischen, englischen und französischen Dampfer benutzt, welche die Inseln auch mit Japan, China und den übrigen Theilen Asiens, sowie mit dem Festlande von Australien verbinden. Mit der Westküste von Amerika stehen die Inseln durch die Pacific-Steam-Navigation-Company in Verbindung. Behufs des Anschlusses an die betreffenden Dampfer besteht eine regelmäßige von der Regierung unterhaltene Postfahrt zwischen Manila und Hongkong.

D. Die Guineischen Inseln. In Anbetracht der spärlichen Bevölkerung und des geringen Handelsverkehrs der Inseln ist der Postdienst auf Annabon, Fernando-Po und Corisco nur mäßig ausgebildet und von geringer Bedeutung.

Spanien übermittelt seine Sendungen durch die nach den Häfen der Inseln entsendeten Kriegsschiffe, durch Handelsschiffe, welche von Cadix nach den Canarischen Inseln abgehen und die englischen Schiffe, welche zwischen letzteren, den Inseln im Guineischen Meerbusen und der Westküste des Festlandes von Afrika zwei monatliche Fahrten unternehmen.

Die spanischen Posten an der Westküste von Marokko sind seit 1872 eingerichtet. Die Postanstalten sind mit den spanischen Konsulaten verbunden.

Als Basis für die Postverbindungen dienen die täglichen Postdampfschifffahrten zwischen Algeciras und Ceuta. Von letzterem Orte aus wird die Korrespondenz täglich durch Boten nach Tetuan und Tanger, der Residenz des spanischen Gesandten, befördert. Von Tanger aus gehen wöchentlich zwei Posten nach den Orten Larache, Rabat, Mazagan, Casa blanca, Saffi und Mogador.

Das für die Sendungen innerhalb Marokkos bz. zwischen Spanien und Marokko zu entrichtende Porto ist dasselbe, wie für die internen spanischen Sendungen. Auch gehören die genannten Orte, gleich den spanischen Besitzungen an der Nordküste von Afrika, zum Weltpostverein.

---

29. Das österreichische Telegraphenwesen im Jahre 1877.

Der von dem statistischen Departement des Kaiserl. Königl. Handelsministeriums veröffentlichten »Statistik der österreichischen Telegraphen im Jahre 1877« sind die nachstehenden Angaben entnommen:

Digitized by Google

Die Gesammtlänge der Telegraphenlinien des österreichischen Staatsgebiets betrug Ende 1877: 34 087,22 km, diejenige der Leitungen 87 585,49 km.

Davon befanden sich im Besitz

	Linien	Leitungen
a) der Staatsverwaltung	22 417,13 km,	61 019,33 km,
b) von Eisenbahngesellschaften	11 260,29 »	25 820,16 »
c) der Privatgesellschaften	409,80 »	746,00 »

Demnach haben sich vermehrt gegen den Stand 1876:

die Linien unter a. um 304,89 km
» » » b. » 371,27 »
» » » c. » 13,62 »
} zusammen 689,78 km,

die Leitungen unter a. » 565,63 »
» » » b. » 573,23 »
» » » c. » 7,59 »
} zusammen 1 146,45 km.

Von den Staatslinien enthielten 41,17 pCt. 1 Leitung, 22,62 pCt. 2 Leitungen, 11,97 pCt. 3, 6,13 pCt. 4, 5,63 pCt. 5, 4,74 pCt. 6, 2,36 pCt. 7, 2,50 pCt. 8, 1,10 pCt. 9, 0,78 pCt. 10, 0,57 pCt. 11, 0,07 pCt. 12, 0,36 pCt. mehr Leitungen.

Die Zahl der Telegraphenanstalten betrug:

	Ende 1876	Ende 1877
Staatstelegraphenanstalten	1 016	1 059
Eisenbahntelegraphenstationen	1 218	1 264
Privattelegraphenanstalten	95	95
zusammen	2 329	2 418.

Gegen 1876 betrug die Zunahme 89 Telegraphenanstalten oder 3,8 pCt.

Es kommt eine Telegraphenanstalt auf 283,46 qkm des österreichischen Staatsgebietes, auf 20 540 Bewohner, auf 21,16 km Linie und 57,62 km Leitung.

Von den 1 059 Staatstelegraphenanstalten waren 29 Hauptstationen, 136 Beamtenstationen, 265 selbstständige Nebenstationen, 513 eben solche mit der Post vereinigte, 112 mit Privaten besetzte und 4 Semaphorstationen; ferner hatten 31 Telegraphenanstalten durchgehenden Dienst, 13 verlängerten Tagesdienst, 105 vollen, 874 beschränkten Tagesdienst; die übrigen 36 waren Bade-, Hoflager- u. s. w. Stationen.

An den Eisenbahntelegraphenanlagen nahmen Theil 38 verschiedene Bahnen, von denen die Südbahn den bedeutendsten Antheil hat mit 189 Stationen, 1 582,34 km Linien und 3 240,45 km Leitungen.

Das Telegraphenpersonal zählt im Ganzen 3 354 Personen. Davon entfallen 111 auf die Centralleitung, 120 auf die 10 Directionen, 409 auf den Linienerhaltungsdienst und 2 714 auf die Telegraphenanstalten.

An Apparaten waren Ende 1877 im Betriebe: 1 724 Morse-, 50 Hughes-, 4 Multiplexapparate von Meyer (2 in Wien, je 1 in Prag und Triest) und 1 Arlincourtscher Translator, gegen 1876 eine Vermehrung von 52 Morse-, 2 Multiplexapparaten und 1 Arlincourtschen Translator. Hierzu treten noch 1 600 Morseapparate der Eisenbahn- und 145 dergleichen des Privattelegraphen.

Digitized by Google

Der gesammte gebührenpflichtige Telegrammverkehr belief sich im Jahre 1877 auf 4 739 860 Stück und zwar:

aufgegebene inländische Telegramme	3 430 153
(darunter: 55 724 Staatstelegramme und 249 817 Stück bei den Bahntelegraphenstationen aufgegebene Telegramme),	
aufgegebene ausländische Telegramme	666 310
(darunter: 8 804 Staatstelegramme und 18 898 Stück bei den Bahntelegraphen aufgegebene Telegramme),	
angekommene ausländische Staatstelegramme 8 707 / » » Privattelegramme 634 690 ...	643 397
(wovon 17 314 Stück an die Bahntelegraphenstationen abgegeben wurden)	
	= 4 739 860.

Rechnet man zu dieser Gesammtzahl der gebührenpflichtigen Telegramme noch die gebührenfreien inländischen mit 4 498,
die aufgegebenen Diensttelegramme mit 412 270
und die internationalen Transittelegramme mit 201 916,
so stellt sich die vollständige Leistung der österreichischen Betriebsmittel auf 5 358 544
beförderte Telegramme, die höchste bisher überhaupt erreichte Zahl.

Die bezüglichen Zahlen beliefen sich:

im Jahre	1868	auf	2 281 630 Stück,
» »	1869	»	3 016 681 »
» »	1870	»	3 583 957 »
» »	1871	»	4 162 955 »
» »	1872	»	4 796 127 »
» »	1873	»	4 960 381 »
» »	1874	»	4 362 519 »
» »	1875	»	4 547 830 »
» »	1876	»	5 043 884 »
» »	1877	»	5 358 544 » .

Von den am 1. Januar 1876 eingeführten Telegraphenavis (zehnwortige Telegramme, welche nicht den Förmlichkeiten des gewöhnlichen Telegrammverkehrs unterworfen sind) wurde umfassender Gebrauch gemacht; es wurden deren 1877 in Summa 1 096 595 aufgegeben und befördert, welche in der Zahl der aufgegebenen Telegramme bereits enthalten sind.

Es entfielen aufgegebene Privattelegramme

auf einen Kilometer	Staatslinie	179 Stück,
» » »	Staatsleitung ..	66 »
» 1 000 Bewohner		185 » .

Von je 100 Staatstelegraphenstationen verarbeiteten

10	weniger als	.....	1 000	Telegramme,
30	» »	1 000 —	2 000	»
22	» »	2 000 —	3 000	»
15	» »	3 000 —	5 000	»

Digitized by Google

10 weniger als 5 000 — 10 000 Telegramme,
4 » » 10 000 — 20 000 »
9 mehr als 20 000 »

Die Zahl der Transittelegramme betrug

1876..... 243 323 Stück,
1877..... 201 916 »

mithin 1877 weniger..... 41 407 Stück.

Von den 201 916 Transittelegrammen wurden 13 651 direkt zwischen München und Mailand befördert; von den übrigen 188 265 Transittelegrammen ist ein großer Theil — 87 936 Stück — über Wien in das österreichische Telegraphengebiet eingetreten.

Die Gesammteinnahme der österreichischen Staatstelegraphen betrug

1876..... 2 936 760 Gulden,
1877..... 3 166 277 »

also im letzteren Jahre 229 517 Gulden = 7,81 Prozent mehr als im Vorjahre.

Von den Einnahmen entfallen:

2 776 146 Gulden = 87,7 pCt. auf die Privatkorrespondenz,
57 413 » = 1,8 » » » Staatstelegramme,
57 942 » = 1,8 » » das Korrespondenzbüreau,
166 295 » = 5,3 » » Ersatz für den Bau und die Reparatur von Eisenbahnbetriebsleitungen,
27 764 » = 0,9 » » Rechnungsersätze,
73 316 » = 2,31 » » Jahresbeiträge u. s. w.

Eine Jahreseinnahme

unter und bis ..	1 000	Gulden hatten.....	807	Stationen,
von	1 001 — 5 000	» »	188	»
»	5 001 — 10 000	» »	32	»
»	10 001 — 100 000	» »	29	»
»	130 000	» »	1	»
»	281 000	» »	1	»
»	802 000	» »	1	»
			= 1 059.	

Die Betriebsausgaben betrugen

	im Ordinarium	im Extraordinarium
1876.....	3 483 301 Gulden,	234 423 Gulden,
1877.....	3 549 003 »	106 416 »

Es haben somit die ordentlichen Ausgaben um 65 702 Gulden = 1,9 Prozent zugenommen, wogegen die außerordentlichen Ausgaben um 128 007 Gulden = 54,6 Prozent abgenommen haben.

Die persönlichen Ausgaben stellten sich auf 2 300 835 Gulden, die sächlichen Ausgaben betrugen 1 248 168 Gulden.

Nach den vorstehenden Angaben beziffert sich für je 100 Telegramme die Einnahme auf 64,1 Gulden, die Ausgabe auf 71,8 Gulden.

Die 10 Rohrpoststationen in Wien beförderten 754 530 aufgegebene und angekommene Telegramme und Telegraphenavise, sowie 6 915 Rohrpostbriefe, im Ganzen 761 445 Sendungen.

Digitized by Google

II. Kleine Mittheilungen.

Die Postillone als Friedensverkünder. Es ist bekannt, daß die Postillone in früheren Zeiten vielfach dazu benutzt wurden, nach Friedensschlüssen der Welt den Abschluß des, oft nach lange andauernden Berathungen und nach Ueberwindung der mannigfachsten Schwierigkeiten zu Stande gekommenen Friedens zu verkündigen. In der illustrirten Ausgabe des Poststammbuchs (S. 6) ist in dem nach einem alten Flugblatt abgedruckten Gedicht: »Lied und Horngeschmetter des Münsterischen Postillons« dieses Antheils der Post an der Verkündigung weltbewegender Ereignisse gedacht. Ferner wird in Nr. 18 des Postarch. Jahrg. 1875 eine Anzahl ähnlicher Fälle aufgeführt, in denen Postillone als Sieges- oder Friedensverkündiger aufgetreten sind. Hierbei geschieht u. A. der Betheiligung Erwähnung, welche der Post bei der feierlichen Verkündigung des Teschener Friedens (1779) in Berlin zufiel.

Auf dasselbe Ereigniß bezieht sich ein in den Sammlungen des Louvre zu Paris befindliches Kunstwerk von deutscher Hand, welches gleichfalls die Verwendung der Postillone als Friedensverkünder vor Augen führt. Dieses von J. F. Becker in Frankfurt am Main entworfene Kunstwerk ist in der Appollo-Galerie des Louvre ausgestellt und besteht aus einem gegossenen etwa 35 cm großen Doppeladler, auf welchem die in Email ausgeführten Medaillon-Portraits derjenigen Fürsten angebracht sind, welche mit dem bayerischen Erbfolgekriege (der bekanntlich durch den Teschener Frieden beendigt wurde) in Beziehung standen, bz. diesen Frieden abschlossen. Von den neun Portraits (Kaiserin Katharina II. von Rußland, Kurfürst Maximilian Joseph von Bayern, König Ludwig XVI. von Frankreich, Kaiserin Maria Theresia, Kaiser Franz Joseph II., König Friedrich II. von Preußen, Karl Theodor von der Pfalz, Friedrich August III., Kurfürst zu Sachsen und Herzog Karl August Christian zu Zweibrücken) sind sechs in geeigneter Weise auf die Brust des Doppeladlers vertheilt, eines befindet sich zwischen den Köpfen des Adlers und je eines ist auf den Flügeln befestigt. Die sämmtlichen Portraits sind recht sauber und vortrefflich ausgeführt. Auf dem Schwanze des Adlers wird, ebenfalls in Email, das Bild der Stadt Teschen gegeben: im Vordergrunde ein Fluß (die Olsa), dahinter die Stadt mit ihren Thürmen; über die den Fluß überspannende Brücke sprengt, dem Beschauer entgegen, ein Postillon in blauem Rock, weißen Hosen, hohen Stiefeln, mit einem dreieckigen Hut; der hoch emporgehaltene rechte Arm wird andeuten sollen, daß der Postillon im Begriffe steht, das wichtige Ereigniß, daß so eben der Frieden abgeschlossen worden ist, zu verkünden.

Die Portraits, gleichwie das Bildchen der Stadt Teschen, heben sich durch vergoldete Ränder von dem schwarzen Untergrunde (dem Adler) ab. Krone und Scepter des Adlers sind ebenfalls vergoldet. Ein gewundenes — wie der Adler selbst — gegossenes Band verbindet Kopf, Flügel und Krallen des Adlers.

Ueber die Anwendung des Telephons im Eisenbahnbetriebe schreibt die Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen Folgendes:

»Wenn Dr. E. Zetzsche bei Besprechung von »Siemens und Halske's Telephon mit Hufeisenmagnet nebst telephonischem Rufapparate« in »Dingler's polytech-

Digitized by Google

nischem Journal« die Frage aufwirft, ob nicht jetzt mit größerer Berechtigung als früher das Telephon auch für den Eisenbahnbetrieb, sei es als tragbarer, mit den Zügen mitzunehmender Telegraph, sei es — und gewiß zweckmäßiger — als in einer entsprechenden Anzahl von Wärterhäusern aufzustellender und im Falle des Bedarfs zu vorübergehendem Dienste bereiter Apparat zum Sprechen mit den benachbarten Stationen, verwendbar sein sollte, so sind wir in der Lage, diese Frage nicht nur bejahen, sondern auch dahin beantworten zu können, daß das Telephon bereits bei zwei Eisenbahnen — der Niederschlesisch-Märkischen und Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn — praktische Verwendung gefunden hat.

In Betreff der Anwendung des Telephons bei der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn hören wir, daß auf derselben das Telephon bereits eine weitere und für den Betriebsdienst wichtigere Benutzung gefunden hat.

Allen Betriebsbeamten sind die Schwierigkeiten bekannt, mit welchen beim Liegenbleiben von Zügen in Folge von Unfällen, Schneeverwehungen u. s. w. eine telegraphische Verständigung mit der nächsten Station zu erreichen ist. Werden, wie dies früher allgemein der Fall war, Telegraphenapparate in den Zügen mitgeführt, um im Bedarfsfalle in die Leitung eingeschaltet zu werden, so muß mit dieser Manipulation, sowie mit der Kenntniß des Telegraphirens das Zugpersonal vertraut gemacht und in steter Kenntniß erhalten werden. Da dies aber mit nicht zu unterschätzenden Schwierigkeiten verknüpft ist, überdies das Einschalten und die Benutzung des Apparats bei dem seltenen Gebrauch und der meist im Winter vorkommenden Inanspruchnahme noch mehr erschwert wird, so hat nach den wohl übereinstimmenden Erfahrungen die Mitführung transportabler Telegraphenapparate in den Zügen nur selten dem Zweck entsprochen.

Aus diesem Grunde ist man bekanntlich schon seit einer Reihe von Jahren dazu übergegangen, diese transportablen Apparate durch stationäre Morseapparate zu ersetzen, welche in den Bahnwärterbuden aufgestellt werden, und in Betreff ihrer Anzahl von der Entfernung der Stationen und der Dichtigkeit des Verkehrs abhängen. Auf diese Weise werden einerseits die Schwierigkeiten des Einschaltens der Apparate beseitigt, andererseits wird auch die Benutzung derselben erleichtert und dadurch zuverlässiger gemacht, daß es nunmehr nur nothwendig ist, die betreffenden Bahnwärter im Telegraphendienst auszubilden und in Uebung zu erhalten.

Die Erfahrung jedoch, daß auch diese anscheinend leicht zu erfüllende Bedingung in der Praxis zu vielen Anständen führt, und es sich als nicht ausführbar erwiesen hat, alle mit Morseapparaten versehenen Bahnwärterbuden stets mit im Telegraphiren geübten Beamten zu besetzen, hat zum Ersatz der Budensprechapparate durch Telephone geführt.

Demgemäß sind seit dem Herbst v. J. auf den Stationen Friedrichsberg, Weißensee, Moabit, Charlottenburg, Nixdorf, Tempelhof und Willmersdorf, sowie in den dazwischen liegenden Bahnwärterbuden der Berliner Ringbahn die Budensprechapparate durch Telephone ersetzt und mit denselben eine befriedigende Verständigung zwischen den Stationen und Wärterbuden erreicht worden. Wir glauben daher, diese Einrichtung umsomehr empfehlen zu dürfen, als sie neben den sonstigen Vortheilen auch den der Billigkeit hat.«

Argentinische Telegraphen-Statistik für 1877. Nach dem Anuario de Correos y Telégrafos de la República Argentina für 1877 ist die Ver-

Digitized by Google

schmelzung des Postwesens mit dem Telegraphenwesen nunmehr auch in Argentinien *) durchgeführt worden und hat vom finanziellen Standpunkt aus bisher treffliche Resultate geliefert. Das dauernde Defizit der Telegraphie hat sich bedeutend vermindert; bei 34 Telegraphenämtern hat sich der Postdienst mit der Telegraphie in der Weise vereinigen lassen, daß der erstere von den Telegraphenbeamten mitversehen worden ist. Die Einnahme hat betragen:

Gebühren für Privattelegramme	79 812,86	Pesos fuertes,
» » Staatstelegramme	37 331,07	» »
Sa.	117 143,93	Pesos fuertes.

Dies ergiebt ein Mehr gegen 1876 von 2034,09 Pesos fuertes.

Mit der den Staatstelegrammen zustehenden Gebührenfreiheit scheint seither ein arger Mißbrauch getrieben worden zu sein; wenigstens spricht hierfür die Befriedigung, womit der Bericht die Abnahme der Staatstelegramme gegen das Vorjahr um rund 25 Prozent konstatirt.

Eine Erhöhung der Gebühreneinnahme verspricht man sich von dem neuen Tarif für den inneren Verkehr, nach welchem die ersten zehn Worte 40, die folgenden zehn Worte oder ein Theil derselben 20 Centavos kosten werden (gegen 30 bz. 10 Centavos bisher). In der That hat das erste Vierteljahr 1878 eine Verminderung der Zahl der aufgegebenen Telegramme und gleichzeitig eine Vermehrung der Gebühreneinnahmen gebracht.

Die ordentlichen Ausgaben haben sich von 166 276,30 P. f. im Jahre 1876 auf 125 870,38 P. f. im Jahre 1877, also um 25 Prozent vermindert.

Die außerordentlichen Ausgaben für Herstellung neuer Linien ꝛc. haben sich auf 46 900 P. f. belaufen.

Schwere Beschädigungen, welche die Linien im Norden und an der Küste in Folge verheerender Naturereignisse und der Revolution in den Küstenstaaten erfahren mußten, haben die Vermehrung des telegraphischen Verkehrs zurückgehalten. Gegenüber der Telegrammenzahl von 269 031 Stück im Vorjahr steht für 1877 die Zahl von 248 321 Stück, nämlich 208 437 Privat- und 39 884 Staats-Telegramme: im Ganzen 20 710 Stück weniger.

In Folge der bedeutenden Herabsetzungen, welche die Beamtengehälter erfahren haben, beklagt der Bericht das Ausscheiden einer Anzahl der tüchtigsten Beamten, welche bei den Privat-Telegraphengesellschaften mit um 60 Prozent höheren Gehältern angestellt worden sind.

Vermehrungen der Linien und Leitungen haben nach verschiedenen Seiten hin stattgefunden, der Bericht läßt jedoch nicht erkennen, wie lang die neuen Strecken sind. Anscheinend wird die Verwaltung auch noch lange damit zu thun haben, die bestehenden Linien in einen halbwegs dauerhaften Zustand zu versetzen, denn der Bericht giebt verschiedene Einzelheiten über eingetretene Linienstörungen, welche auf die Standfestigkeit der Linien kein gutes Licht werfen. Auch in dieser Hinsicht wird eine Verbesserung in Folge der Reorganisation der Verwaltung erwartet.

Ueber die Ausfuhr von Harzer Kanarienvögeln nach Amerika enthält das erste diesjährige Heft der von der Geographischen Gesellschaft in Bremen herausgegebenen Deutschen geographischen Blätter interessante Mittheilungen nach

*) Vergl. Post- und Tel. Archiv von 1878 S. 503.

Digitized by Google

dem Berichte einer New-Yorker Zeitung. Wir lassen dieselben im Anschlusse an die im Post- und Telegraphenarchiv enthaltenen früheren Aufsätze über die Zucht und Versendung jener, wie es scheint, immer mehr zu einem Welthandelsartikel sich aufschwingenden Thierchen nachstehend folgen.

»Obgleich der Handel mit den am Harz gezüchteten Kanarien nach dem Auslande schon seit vielen Jahren stattfindet, so hat doch derselbe erst an Bedeutung gewonnen, seitdem eine Absatzquelle nach Amerika gefunden wurde, namentlich aber seitdem die regelmäßigen Dampfschifffahrten zwischen Bremen, Hamburg und New-York die Großhändler in den Stand setzten, ihre Versendungen schnell und pünktlich auszuführen. Früher waren St. Petersburg, London und die größeren Städte Hollands die hauptsächlichsten ausländischen Absatzplätze für diese Vögel, doch wurden wohl kaum viel mehr als 10 000 Stück in einem Jahre nach dorthin ausgeführt, während in den letzteren Jahren diese Zahl gar nicht mehr erreicht wurde, theils weil die Ausfuhr nach New-York schon frühzeitig allen Vorrath wegraffte, theils aber auch weil man es nicht verstanden hat, das Geschäft zu pflegen und durch reelle Bedienung die Liebhaberei zu erhalten und zu verbreiten. Vom Juli 1872 bis April 1873 wurden etwa 100 000 Stück Harzer Kanarienmännchen nach New-York ausgeführt, von denen Reiche in Alfeld, Provinz Hannover, allein die Hälfte an seine Firma in New-York sandte. Seitdem hat die Einfuhr Harzer Kanarien eher zu- als abgenommen. Vogelhändler Kämpfer, 127 Clarkstraße in Chicago, dessen Vogelhandlung die bedeutendste im ganzen Westen der Vereinigten Staaten und eine der größten und reellsten im ganzen Lande ist, verkauft jedes Jahr eine sehr große Anzahl. Er versendet Vögel bis nach Denver in Colorado und Salt Lake City in Utah und noch weiter. Kaum giebt es einen Ort von einiger Bedeutung, wo nicht der »Harz Mountain Canary« oder kurzweg »German Canary« bekannt und geliebt wird.

Reiche's Versendungen nach New-York finden mit den Dampfschiffen des Norddeutschen Lloyd via Bremen statt. Zehn bis zwölf erprobte und an Seereisen gewöhnte Wärter besorgen die Ueberbringung. Vom Juli bis April geht jede Woche ein Transport ab, je nach Bedarf. Auf einen oder zwei Wärter kommen etwa 1000 Vögel. Jeder Vogel sitzt einzeln (in einem sogenannten Harzer Bauerchen); sein Käfig muß täglich mit frischem Futter und Wasser versehen und alle drei Tage gereinigt werden. Mit dem ersten wendenden Dampfer kehrt der Wärter zurück und überbringt von dort die in den betreffenden Jahreszeiten an den dortigen Markt kommenden Vögel, sonstiges Geflügel und Säugethiere, wofür bei den Händlern, Liebhabern und zoologischen Gärten in ganz Europa Abnehmer gefunden werden. Nach Verlauf von etwa fünf Wochen treffen die Wärter in Europa wieder ein und so macht Jeder etwa sieben bis acht Reisen nach New-York in einem Jahre, denn auch auf den Handel mit wilden Thieren ist das Geschäft ausgedehnt worden, und von den aus Afrika, Australien und Indien in Europa ankommenden Raubthieren, Dickhäutern, Wiederkäuern und Reptilien wandern viele wieder durch Vermittelung von Reiche nach New-York, um dort an Menagerien u. s. w. verkauft zu werden.

Außer nach den Vereinigten Staaten gehen jährlich etwa 5000 Stück Kanarienmännchen nach der Ost- und Westküste Südamerikas (Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Ayres, Valparaiso, Lima), etwa 7000 Stück nach Rußland und England, während 10 000 und noch mehr in Deutschland und Oesterreich Ab-

Digitized by Google

nehmer finden. Reiche hat auch einige Versuche gemacht, den Handel in Australien (Melbourne und Sydney), sowie in Afrika (Kapstadt und Port Elisabeth) einzuführen; dieselben mußten aber als nicht lohnend wieder aufgegeben werden, während er in Calcutta, in Ostindien, Konkurrenz in Kanarien von China fand, welche freilich sehr ordinär von Gesang waren, aber dafür so billig angeboten wurden, daß er auch dort weichen mußte.«

III. Zeitschriften-Uebersicht.

1) **Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten. Nr. 13. Berlin, 28. März 1879.

Der Bericht der Reichstags-Kommission über den Etat der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für 1879/80. — Verkehrsnachrichten. — Personalnachrichten. — Betriebswesen. — Relationen. — Kleine Mittheilungen. — Korrespondenzen. — Ausland. — Vermischtes. — Aufgaben aus dem Gebiet der Telegraphen-Technik. — Redaktionsschalter.

2) **Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.** Herausgegeben von der Kaiserlichen Admiralität. 1879. Heft III.

Ueber einige Ergebnisse der neueren Tiefseeforschungen. — Bericht über die Konkurrenzprüfung von Marine-Chronometern, abgehalten auf der deutschen Seewarte im Jahre 1877. — Aus den Reiseberichten S. M. Kbt. »Wolf«. — Eingänge von meteorologischen Journalen bei der deutschen Seewarte im Monat November 1878. — Bemerkungen über die Inseln Jamaica und Portorico. Große Antillen. — Neuer Hafen am Livingston an der Ostküste von Guatemala. Caraibisches Meer. — Ueber die Beschaffenheit der Barre des Magdalenenstromes. Colombia. — Der Archipel der Neuhebriden. — Ueber das Fortschreiten barometrischer Depressionen auf dem nord-atlantischen Ocean. — Vergleichende Uebersicht der Witterung des Monats Dezember 1878 in Nord-Amerika und Central-Europa. — Bemerkungen über einige Ortsbestimmungen an der mexikanischen Westküste. — Kleine hydrographische Notizen. — Tabellen. — Anhang.

3) **Oesterreichische Monatsschrift für den Orient.** Herausgegeben vom orientalischen Museum in Wien. 15. März 1879. Nr. 3.

Die Agrarverhältnisse in Bosnien und der Herzegowina. Von Georg v. Gyurkovics. — Silber- oder Goldwährung in Indien. — R. Burton's Forschungen in Midian. Von Dr. G. Schweinfurth in Cairo. — Landwirthschaftliche Verhältnisse in Palästina. Von Baurath C. Schick in Jerusalem. — Die Goldküste in West-Afrika. Von Dr. Oskar Lenz. — Die Reformfrage hinsichtlich Türkisch-Asiens. Von Frhr. v. Schweiger-Lerchenfeld. — Miscellen: Entrepots der Union-Bank. Von Edm. Graf Zichy. — Japanische Bahnen. — Baumwollspinnerei in Shanghai. — Literaturbericht: Handbuch des österreichisch-ungarischen Consularwesens. Von Jos. R. v. Malfatti di Monte Tretto. — Eingesendet: Meerfahrt nach Tyrus zur Ausgrabung der Kathedrale mit Barbarossa's Grab. Von Dr. Sepp.

4) **Proceedings of the Royal Geographical Society and Monthly Record of Geography.** London. March 1879. No. 3.

The road to Merv. By Sir H. C. Rawlinson. — The basin of the Helmund. By C. R. Markham. — Books and Memoirs on Zulu-Land. — Maps of Zulu-Land. — Geographical Notes. — Obituary. — Correspondence. — Report of the Evening Meetings. — Proceedings of Foreign Societies. — New books. — New maps.

Herausgegeben im Auftrage der Kaiserlichen Post- und Telegraphenverwaltung.

Berlin, gedruckt in der vormaligen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (unter Reichsverwaltung).

Digitized by Google

Archiv für Post und Telegraphie.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

№ 8. Berlin, April. 1879.

Inhalt: I. Aktenstücke und Aufsätze: 30. Der Etat der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für das Jahr 1879/80 im Reichstage. — 31. Neuere Erfahrungen betreffs der elektrischen Beleuchtung. — 32. Emdens Hochseefischerei. (I. Artikel.)

II. Kleine Mittheilungen: Vervollständigung des unterseeischen Telegraphennetzes. — Telegraphie in Victoria. — Das Reichs-Postamt zu Trier im Jahre 1775. — Briefboten aus älterer Zeit. — Der Jahresbericht der Direction der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft für 1878.

III. Zeitschriften-Uebersicht.

I. Aktenstücke und Aufsätze.

30. Der Etat der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für das Jahr 1879/80 im Reichstage.

In der Sitzung des Reichstages am 26. März kamen die der besonderen Kommission überwiesenen Theile des Etats der Post- und Telegraphenverwaltung zur Berathung. Zu Titel 1 der Einnahmen ergriff der Abgeordnete Berger das Wort zu dem Antrage der Kommission,

> den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, die Protokolle über die Verhandlungen des Kongresses zu Paris hinsichtlich des abgeschlossenen Weltpostvertrags und der besonderen Uebereinkommen wegen des Austausches von Briefen mit Werthangabe und von Postanweisungen dem Reichstage mitzutheilen,

und um gleichzeitig seine Bedenken darüber auszusprechen, daß im Artikel 6 des Pariser Uebereinkommens vom 1. Juni 1878, betreffend den Austausch von Briefen mit Werthangabe, die volle Deklarationsfreiheit nicht besonders zum Ausdruck gebracht worden sei.

In Widerlegung dieser Ausführungen bestätigte der General-Postmeister Dr. Stephan die bereits von seinen Kommissaren abgegebene Erklärung, wonach die Mittheilung der Protokolle des Pariser Vertrags abgelehnt wird, indem er sich darauf berief, daß diese Protokolle die amtlichen Akten über die Verhandlung eines Staatsvertrages enthalten und somit ein Material darstellen, welches nicht Eigen-

Digitized by Google

thum einer einzelnen Regierung ist, sondern den gesammten bei der Verhandlung betheiligten Gouvernements gehört.

Im weiteren Verlauf der Debatte trat noch der Abgeordnete Dr. Lingens für den oben angeführten Antrag der Kommission mit dem Hinweis darauf ein, daß es der Würde des Reichstags nicht entspräche, wenn derselbe in die Lage gebracht würde, durch Vermittelung dritter, also aus Nebenquellen sich diejenigen Aufschlüsse zu verschaffen, welche zur richtigen Beurtheilung der in den Pariser Weltpostvertrag aufgenommenen Bestimmungen unerläßlich wären. Der General-Postmeister nahm hieraus Veranlassung zu folgender Erwiderung:

»Meine Herren, ich kann auch gegenüber den Ausführungen des Herrn Abgeordneten Dr. Lingens Sie nur dringend bitten, diese Resolution, welche anzunehmen für die verbündeten Regierungen eigentlich eine Unmöglichkeit ist, zu verwerfen. Es würde zu den allerbedenklichsten Konsequenzen führen, wenn eine einzelne Regierung amtliche Akten über diplomatisch geführte Verhandlungen — ich lege den Akzent auf »diplomatisch«, denn es waren Bevollmächtigte Seiner Majestät des Kaisers und der übrigen Staatsregierungen, die da verhandelten, nicht wie in Bern bloß Kommissäre der einzelnen Verwaltungen —, ohne Zustimmung der anderen betheiligten Regierungen an die Oeffentlichkeit bringen wollte. Wo bliebe auch die Unbefangenheit der Verhandelnden! Der Herr Abgeordnete Dr. Lingens hat geglaubt, seinen Ausführungen mehr Nachdruck durch den Wink oder durch den Hinweis geben zu können, daß er sagte, es wäre doch bedenklich, wenn man sich diese Informationen auf anderem Wege als dem der amtlichen Mittheilungen hier verschaffen sollte. Meine Herren, dieser Auffassung kann ich mich vollkommen anschließen und auch nur meinerseits den dringenden Wunsch hegen, daß man sich Informationen hier immer nur auf diesem Wege verschaffen möchte und nicht auf dem Wege durch dritte Personen. Ich möchte also das Hohe Haus bitten, die Resolution, die von der Kommission gestellt ist, abzulehnen.«

Nachdem der Berichterstatter, Abgeordnete Dr. Nieper, in einem Schlußworte den Antrag der Kommission empfohlen hatte, wurde derselbe mit 124 gegen 114 Stimmen abgelehnt.

Bei Titel 3 empfahl der Abgeordnete Dr. Lingens den von ihm aus Anlaß einer Petition des Verlagsbuchhändlers August Bolm und Genossen gestellten Antrag auf Ermäßigung der Gebühren bei Nachnahmesendungen. Der General-Postmeister erwiderte darauf, daß er sich wohl mit der Grundtendenz des Antrags befreunden könnte, daß ihm derselbe aber in der kategorischen Form, in welcher er gestellt sei, nämlich »den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, die Gebühren für die Vorschußsendungen zu ermäßigen«, — also nicht »eine Ermäßigung dieser Gebühren in Erwägung zu nehmen« — im Hinblick auf die finanzielle Lage große Bedenken einflöße, und daß er sich daher gegen den Antrag erklären müsse, zumal er mit Rücksicht auf die statistisch nachgewiesene Zunahme der Postvorschußsendungen ein Bedürfniß zu einer Ermäßigung der betreffenden Gebühren nicht anerkennen könne. Auf Vorschlag des Abgeordneten Ackermann wurde alsdann der bezügliche Antrag in folgender Fassung zur Berathung gestellt:

»Der Reichstag wolle beschließen:

den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, in Erwägung zu ziehen, ob nicht in Anlaß der neueren Bestimmungen über die Behandlung der Nachnahmesendungen eine Ermäßigung der Gebühren eintreten könne.«

Digitized by Google

Nachdem der zuletzt genannte Abgeordnete die Annahme des Antrags in dieser Fassung empfohlen, und der General-Postmeister sich nunmehr mit demselben einverstanden erklärt hatte, entschied sich die Mehrheit des Hauses für die Annahme des Antrags in der nunmehrigen Form.

Bei Titel 4 kam die von der Kommission empfohlene Resolution:

»Der Reichstag wolle beschließen:

den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, eine weitere Regelung der Vergütungen für die Bestellungen der Telegramme im Umkreise der Telegraphenanstalten eintreten zu lassen und darüber beim nächsten Budget eine Mittheilung zu machen«,

zur Besprechung. Die Resolution wurde jedoch, nachdem der General-Postmeister dieselbe im Hinblick auf die dabei in Betracht kommenden eigenartigen Verhältnisse als vollständig gegenstandslos bezeichnet und ausgeführt hatte, daß die Ober-Postdirectionen bereits in dieser Richtung mit entsprechender Anweisung versehen worden wären, abgelehnt.

Bei der Berathung der fortdauernden Ausgaben entspann sich eine längere Debatte über die Disziplinarverhältnisse der Post- und Telegraphenbeamten.

In der Kommission war zur Sprache gebracht worden, daß aus Anlaß einer im vorigen Jahre von einer Anzahl von Postbeamten an den Reichstag gerichteten Petition Untersuchungen gegen verschiedene Postbeamte stattgefunden hätten, nach deren Ergebniß Versetzungen eingetreten seien.

Die Vertreter des Bundesraths hatten hierauf die Erklärung abgegeben, daß die vorigjährige Sammelpetition, welche in der Fassung die Rücksichten gegen die vorgesetzte Behörde außer Augen gesetzt und eine Reihe unwahrer Angaben enthalten habe, aus gebieterischen Rücksichten der Disziplin es nothwendig gemacht habe, gegen solche Beamte vorzugehen, welche agitatorisch aufgetreten seien, dagegen seien gegen keinen Beamten blos deshalb, weil er eine Petition an den Reichstag gerichtet habe, disziplinarische Anordnungen erlassen worden.

Nach eingehender Erörterung gelangten sämmtliche Mitglieder der Kommission zu der übereinstimmenden Ansicht, daß »jede genügende Unterlage fehle, um weitere Anträge an den Reichstag gelangen zu lassen, vielmehr die Angelegenheit in der vertrauensvollen Erwartung auf sich beruhen bleiben könne, daß von der obersten Post- und Telegraphenverwaltung bei der Handhabung des Aufsichtsrechts über die ihr untergebenen Beamten deren verfassungsmäßigen Rechte in gleicher Weise gewahrt werden, als die nothwendigen Rücksichten auf Handhabung der Disziplin.«

In der Plenarsitzung kam der Abgeordnete Kayser auf die Angelegenheit zurück, indem er behauptete, daß die Postverwaltung in mehreren, von ihm besonders hervorgehobenen Fällen nicht nur das Petitions-, sondern auch das Wahl- und Versammlungsrecht der Postbeamten dadurch beschränkt habe, daß sie in jenen Fällen disciplinarische Maßregeln gegen die Betheiligten verhängt bz. angedroht habe.

Der General-Postmeister Dr. Stephan erwiderte hierauf Folgendes: »Meine Herren, wenn der Herr Vorredner gesagt hat, daß wegen Ausübung des Petitionsrechts Beamte versetzt worden sind oder daß ihnen mit Besoldungsentziehung gedroht worden ist — er hat damit wohl gemeint mit der Vorenthaltung von Besoldungszulagen — so hat er einfach eine unrichtige Thatsache angeführt. Ich kann die bestimmteste Erklärung abgeben, daß wegen der Ausübung des jedem Bürger zustehenden Petitionsrechts gegen keinen Beamten vorgegangen worden ist.

Digitized by Google

Dagegen ist selbstverständlich mit derartigen Maßregeln gegen diejenigen Beamten vorgegangen worden, welche sich bei den Petitionen provozirend benommen und sich Agitationen im Sinne einer gegen die Regierung feindseligen Haltung zu Schulden haben kommen lassen. Die Verwaltung würde es mit den ihr obliegenden Pflichten gegen Kaiser und Reich und mit der Fürsorge für das ihr anvertraute Wohl der Nation nicht vereinigen können, wenn sie solche feindselige und unzuverlässige Elemente nicht entfernen oder, soweit es möglich ist, — und diesem Verfahren wird der Vorzug gegeben werden — sie zur Einkehr in sich selbst und zur Umkehr von ihrem verderblichen Wege anhalten würde; sie würde es als eine unverzeihliche Schwäche ansehen müssen, wenn sie in dieser Weise gegen agitatorische Elemente nicht vorginge.

Was sozialdemokratische Versammlungen betrifft, so ist gerade bei der Untersuchung dieser Agitationen zur Sprache gekommen, daß jene Versammlungen von einzelnen Unterbeamten und auch von dem einen oder anderen Beamten besucht worden sind, eine Thatsache, die ich beiläufig der Aufmerksamkeit derjenigen Herren im Hause empfehle, die von der Annahme ausgehen, daß die Postbeamten zu wenig Zeit hätten und daß sie übermäßig mit Arbeit überlastet werden. Sie sind stundenlang in diesen sozialdemokratischen Versammlungen gewesen, und der Herr Vorredner hat gesagt, sie haben ihre Neugier befriedigen wollen. Wir haben die Sache doch etwas ernster angesehen, als für eine bloße Befriedigung der Neugierde, und sind gegen die Betheiligten, bei denen allerdings nicht blos der Besuch sozialdemokratischer Versammlungen vorlag, sondern noch andere Momente hinzukamen, die sich aus der ganzen Haltung des Betreffenden ergaben, nachdrücklich eingeschritten. Der Fall steht übrigens gegenüber der großen Zahl der Post- und Telegraphenbeamten, wie ich mit wahrer Genugthuung sagen kann, nur sehr vereinzelt da.

Was dies alles übrigens mit dem Wahlrecht zu thun hat, ist mir vollkommen unerfindlich. Das Wahlrecht ist keinem Beamten beschränkt worden; vielleicht habe ich den Herrn Abgeordneten mißverstanden; er hat möglicher Weise das Wahlrecht in Bezug auf den Wohnsitz gemeint; dies haben wir allerdings durch die stattgehabten Versetzungen beschränkt.

Das sind die Maßregeln, mit denen die Verwaltung in Erfüllung ihrer Pflicht vorgegangen ist, und von denen ich hoffe, daß sie die Billigung des Hohen Hauses finden werden.

(Bravo!)

Abgeordneter von Behr-Schmoldow: »Meine Herren, als eines der Mitglieder des Hohen Hauses, welche der Postkommission angehört haben, kann ich bezeugen, daß wir in acht langen, bangen Sitzungen auch mit dieser Sache es sehr ernst genommen haben. Ausführlich ist wiederholt darüber gesprochen worden, und was erklärt Ihre Kommission Ihnen laut dem Ihnen vorliegenden Bericht?

> Nach längerer Diskussion gelangten sämmtliche Mitglieder der Kommission dabei zu der übereinstimmenden Ansicht, daß jede genügende Unterlage fehle, um weitere Anträge an den Reichstag gelangen zu lassen.
>
> Einstimmig beschloß danach die Kommission, von einem weiteren Antrage abzusehen, über die Verhandlungen aber in dem Berichte Mittheilung zu machen.

Ich frage den Herrn Abgeordneten Kayser, hat er denn mit einem Worte bewiesen, was doch die Vorfrage war, daß wirklich faktisch das Petitionsrecht verkümmert worden ist? Es ist unrichtig, daß Gehaltsabzüge den Beamten gemacht

Digitized by Google

worden sind, wie uns ausdrücklich erklärt ist, weil sie Petitionen unterschrieben haben. Sie werden zugestehen, meine Herren, daß zwischen dem unverkümmerbaren Rechte, zu petitioniren, was jedem Staatsbürger zukommt, und zwischen einer Agitation, wie sie im vorigen Jahre vorgekommen ist, ein gewaltiger Unterschied stattfindet, ein Unterschied, der allerdings dahin führen kann, daß gegen gewisse Beamte eingeschritten werden mußte. Ich beziehe mich auch wieder auf den vorigjährigen, damals so sehr anerkannten schriftlichen Bericht der Postkommission. Was sagt derselbe über die damaligen Petitionen?

> Die Kommission ist der Ansicht, daß die Wünsche einzelner Klassen von Beamten, besonders der Sekretäre und Assistenten, bei der Post weit über das Maß dessen hinausgehen, was bei Berücksichtigung anderer Dienstzweige gewährt werden kann u. s. w.
>
> Es hat nicht anders als auffallend erscheinen können, daß man aus der Mitte der Ober-Assistenten der zuerst erwähnten Vorstellung des Richard Thiele sich angeschlossen hat u. s. w.

Meine Herren, es wurde damals festgestellt, daß eine wirklich strafwürdige Agitation stattgefunden hat. Wenn man nachgeforscht hat, wer die Verleiter gewesen sind, so glaube ich, hat die Kaiserliche Postverwaltung vollständig in ihrem Rechte gehandelt.

Die andere Erklärung des Herrn Abgeordneten Kayser über die schlecht bezahlten Postbeamten wird an gewisser Stelle sehr viel Freude machen; aber ich konstatire, daß die Kommission auch mit dieser Sache sich eifrigst beschäftigt und festgestellt hat, daß die Postbeamten in keiner Weise hinter allen anderen gleichgestellten Beamtenklassen zurückstehen. Es wurde z. B. auch angeführt, daß zu keinem anderen Dienstzweige sich so viele Bewerber drängen als gerade zu diesem Dienste. Es wurde nachgewiesen, daß diese Beamten sich nicht schlechter stehen, als die in anderen Dienstzweigen.

Ich möchte nur noch an den allgemein bewährten Grundsatz des Hohen Hauses erinnern. Wenn Ihre Kommission einstimmig solche Beschlüsse gefaßt hat, dann hoffe ich, wird das Hohe Haus sie darin nicht im Stiche lassen, nach dem alten Grundsatze, den ich schon oft hier habe anführen dürfen: in dubiis pro commissione!«

(Heiterkeit.)

Abgeordneter Richter (Hagen): »Meine Herren, ich beabsichtigte von vornherein, diese Sachen hier zur Sprache zu bringen. Mir scheinen sie allerdings nicht so klargestellt durch die Kommission für das Plenum, wie ich es nach der Wichtigkeit der Sache gewünscht hätte.

Es ist hier von Seiten der Verwaltung selbst gesagt worden, man sei disziplinarisch vorgegangen gegen Beamte, die sich Agitationen bei Sammlung von Unterschriften hätten zu Schulden kommen lassen. Nun möchte ich zunächst wissen, was man unter Agitation in diesem Sinne versteht. Wenn ein Beamter außerhalb des Dienstes, außerhalb des Büreaus einen Kollegen auffordert, eine Petition zu unterschreiben, halte ich das vollständig für sein Recht. Es wird noch als Verschärfung angeführt das Sammeln der Petitionen, daß die Fassung der Petitionen eine nicht richtige gewesen sei, daß die Rücksichten gegen die vorgesetzte Behörde aus den Augen gesetzt worden seien, daß eine Reihe von unwahren Thatsachen in den Petitionen enthalten sei. Nun, meine Herren, denke ich, wenn der Reichstag im vorigen Jahr

Digitized by Google

diese Sammelpetitionen für wichtig und werth genug gehalten hat, um auf Grund dessen, wesentlich auf Grund dessen eine besondere Kommission niederzusetzen zur Berathung des Post- und Telegraphen-Etats, wenn diese Kommission diese Sammelpetition im Einzelnen einem umfassenden Berichte unterworfen hat, dann sollte man nicht nachher an der Fassung dieser Petitionen und an dem Umstande, daß darin unwahre Thatsachen zum Theil enthalten gewesen sind, von Seiten der Verwaltung Anstand nehmen.

Dann, meine Herren, möchte ich noch eins erwähnen. Der Reichstag selbst hat die Agitation in der Richtung unter den Beamten provozirt. Erinnern Sie sich doch daran, daß vor 2 Jahren unter allen Parteien dahin ein Uebereinkommen getroffen wurde gegenüber den Aeußerungen von Postbeamten, daß im nächsten Jahre, es war das vorige Jahr, einmal diese Frage gründlich untersucht werden sollte! War dadurch nicht unmittelbar an die Beamten von uns die Aufforderung gerichtet, nun ihrerseits hinzutreten mit allem, was sie auf dem Herzen haben? Meine Herren, ich kann der Kommission darin Recht geben, daß nicht genug Thatsachen, nicht genug gesetzliche Unterlagen vorgelegen haben, um daraufhin einen Antrag zu stellen. Es ist eben schlimm, ich habe auch Material, aber natürlich sagen die Leute: nennen Sie unsere Namen nicht! Mir sind die Absender durchaus glaubhaft. Es sind dieselben Leute, die mir in früheren Jahren ähnliche Dinge mitgetheilt haben, welche sich nachher bestätigten; aber würde ich ihren Namen oder nur die Orte nennen, so würde ich diese Leute auf Gnade und Ungnade preisgegeben haben. Darin besteht die Schwierigkeit, diese Sachen zu beweisen. Meine Herren, ich würde da vielleicht nicht das Wort ergriffen haben, wenn nicht der Kommissionsbericht einen etwas zu schwungvollen Stil hätte. Es heißt dort,

> daß die Angelegenheit in der vertrauensvollen Erwartung auf sich beruhen bleiben könne, daß von der obersten Post- und Telegraphenverwaltung bei der Handhabung des Aufsichtsrechts über die ihr untergebenen Beamten deren verfassungsmäßigen Rechte in gleicher Weise gewahrt werden, als die nothwendigen Rücksichten auf Handhabung der Disziplin.

Meine Herren, so vertrauensvoll bin ich entschieden in dieser Sache nicht dem Herrn General-Postmeister gegenüber. Ich bin der Meinung, daß er in der That nach dieser Seite hin das Verhältniß zu seinen Beamten etwas zu patriarchalisch ansieht. Ich bin der letzte, der verkennt, wie große Verdienste sich gerade jetzt der Herr General-Postmeister erworben hat um die Hebung seines Beamtenstandes, um die persönliche Lage seiner Beamten. Seine Reform von 1871, die Grundlage der späteren Gestaltung, ist ein so eminenter Schritt gewesen in Bezug auf die Hebung des Postbeamtenstandes, daß dies keinen Augenblick verkannt werden soll. Auch sonst nach vielen Rücksichten hin, selbst in Bezug auf das, was gerade nicht durch die dienstliche Stellung geboten war, hat er die Lage seiner Beamten in jeder Beziehung zu verbessern sich bestrebt. Aber das kann mich nicht verhindern, auszusprechen, daß er in der That in der Behandlung solcher Angelegenheiten, das Petitionswesen seiner Untergebenen betreffend, etwas zu nervös erscheint, daß er in der That dieses Verhältniß etwas zu patriarchalisch auffaßt. Meine Herren, wenn er selbst vielleicht sich dabei gelegentlich begnügt, eine etwas unwirsche Aeußerung zu thun über die Petitionen von Beamten, so setzt sich doch das in stärkerer Tonart durch seine Untergebenen fort. Meine Herren, es ist uns Allen bekannt die Humoreske von Hackländer. Ein kommandirender General macht eine etwas zweifelhafte

Digitized by Google

Bemerkung bei der Parade über die Ergebnisse derselben. Das setzt sich durch die untergebenen Instanzen fort, nimmt bald den Charakter des Verweises an, und zuletzt läßt der Korporalschaftsführer die Korporalschaft zusammentreten, nimmt einige unglückliche Gemeinen heraus, denen er die Schuld an der unglücklichen Parade giebt, die er mit Nachexerzieren oder sogar mit Mittelarrest bestraft. So werden auch gelegentlich Bemerkungen des General-Postmeisters über Ausübung des Petitionsrechts im Munde der Ober-Postdirectoren und der untergebenen Beamten einen schärferen Charakter annehmen, als der General-Postmeister selbst gemeint hat. Da werden mir Verhaltungen mitgetheilt an Beamte für die einfache Unterschreibung, für die bloße Thatsache, daß aus dem Büreau Unterschriften für Petitionen gekommen sind, die vollständig den Charakter der disziplinarischen Verhaltung an sich tragen. Nun, meine Herren, es ist doch eigenthümlich mit unseren Beamten. Sie sind mit Bezug auf ihr besseres Fortkommen gebunden an gewisse gesetzliche und etatsmäßige Schranken; jemand, der nicht Beamter ist, hat viel mehr Spielraum, sein Loos zu verbessern. Der Beamte ist viel mehr darauf gedrängt, zu philosophiren, ob die gesetzlichen, etatsmäßigen Bestimmungen wirklich überall richtig sind und aus diesem fortwährenden Nachdenken entsteht das Bestreben, dieselben zu verbessern, entsteht zuletzt das Bestreben, Petitionen zu machen. Es sind nicht die schlechtesten Beamten, die in dieser Beziehung sich rührig und thätig beweisen, es sind vielleicht Beamte, die ein sehr lebhaftes Standesbewußtsein haben, wie es an und für sich der Verwaltung nur willkommen sein kann. Sodann, meine Herren, meine ich doch, was in solchen Petitionen falsch ist — und in der That war in der vorjährigen Petition manches falsch — das müßten wir selbst herauszufinden, das lehnen wir ab, wir sind nicht so, daß wir auf diese Sachen ohne weiteres eingehen. Es sind in allen solchen Petitionen falsche Vorstellungen, wie in allen Vorstellungen von Interessentenkreisen, mögen es die Herren vom Holz sein oder andere Interessenten, die auch an den Reichstag kommen; es kommen da auch falsche und einseitige Vorstellungen, die werden auch abgelehnt, warum sollten nicht die Beamten ihrerseits in gewisser Form diese Interessen geltend machen? Meine Herren, es ist vielleicht besser, wenn wir das ablehnen, als wenn es der Herr General-Postmeister thut, er kommt dadurch in eine bessere Stellung seinen Beamten gegenüber, als wenn er von vornherein die Leute unterdrückt, sie verhindert, sich an die Oeffentlichkeit und an die Kreise der Abgeordneten zu wenden.«

Nach einer kürzeren Bemerkung des Abgeordneten Windthorst wurde die Diskussion geschlossen und es nahm der Berichterstatter der Kommission, Abgeordnete Dr. Rieper, das Wort zu folgender Vertretung der im Kommissionsbericht niedergelegten Ansicht:

»Ja, meine Herren, ich hätte gedacht, daß man nach dem ausführlichen Bericht, der über diesen Punkt erstattet ist, sich eines weiteren Eingehens in die Sache hier enthalten könnte. Da aber, abgesehen von dem Tadel in anderer Beziehung, den der Herr Abgeordnete Richter der Kommission hat zu Theil werden lassen, worauf wir bei anderen Punkten zurückkommen werden, die Angelegenheit von anderer Seite wieder aufgegriffen ist, da auch von Seiten des Herrn Abgeordneten Richter der Kommission der Vorwurf gemacht ist einer zu großen Nachsichtigkeit, so halte ich mich verpflichtet, die Verhandlung in der Kommission so kurz wie möglich jetzt zu resümiren.

Meine Herren, wie zum ersten Mal in der Kommission die Frage erörtert

Digitized by Google

wurde, daß Beschwerden von Seiten einzelner Postbeamten eingegangen wären über Beschränkung ihres Petitionsrechts, haben wir die früheren Verhandlungen in einer ähnlichen Angelegenheit nachgesehen, nämlich die Verhandlungen des Reichstags wegen der Versetzung unserer Postbeamten von Hamburg nach Schwelm und Stallupönen und wir haben da die Ueberzeugung gewinnen müssen, daß vestigia terrent, daß der Reichstag schon im Jahre 1871 keineswegs geneigt gewesen ist, einzuschreiten. Die Behauptung endlich, daß bei jeder Postdirection ein Verzeichniß derjenigen Beamten ausliege, welche die Petition mitunterzeichnet haben, und daß von diesen Beamten eingehende Gesuche sofort mit der Bezeichnung: »Pet.« versehen worden seien, ist als unerheblich anzusehen. Die Herren Kommissare der Regierung haben nun auf die einzelnen Punkte der Beschwerde erklärt, daß gegen keinen Beamten in Anlaß der Petitionen eine Disziplinaranordnung getroffen worden sei, daß alle Versetzungen, die vorgekommen seien, lediglich im Interesse des Dienstes geschehen wären und daß nur gegen diejenigen Beamten eingeschritten sei, die sich agitatorische Bestrebungen haben zu Schulden kommen lassen. Es wurde bei der Gelegenheit, hinsichtlich der Sammelpetition, erwogen, ob darin irgend etwas läge, was der Verwaltung Anlaß geben könnte, einzuschreiten, und da ist von einzelnen Mitgliedern der Kommission nicht verkannt, daß die Fassung dieser Petition zu Bedenken Anlaß geben konnte. Ich will namentlich den einen Punkt hervorheben, wo die Bittsteller bemerken, daß ihr oberster Chef lediglich auf Ersparniß bedacht wäre. Gerade in Bezug auf diese thatsächlich unwahre Bemerkung heißt es in dem vorjährigen Bericht der Kommission, wie dieselbe sich überzeugt habe, daß das nicht der Fall ist. Es lag also nichts vor, als die Erklärung, daß gegen solche Agitatoren eingeschritten sei; in welcher Weise, wurde übrigens nicht näher gesagt, ob durch Verweis oder Geldbuße. In der weiteren Verhandlung wurde von den Herren Bundesrathskommissären wiederholt hervorgehoben, daß es der Verwaltung fern liege, in irgend einem Maße das Petitionsrecht zu beschränken, daß sie sich aber verpflichtet halte, so weit es die Disziplin erfordere, gegen Bittsteller einzuschreiten.

Wir konnten nach zweimaliger eingehender Erwägung, zumal da keine besondere Beschwerde vorlag, es mithin an jeder genügenden Unterlage für einen Antrag fehlte, nur zu der Ansicht gelangen, daß nichts weiter übrig bliebe, als die Sache auf sich beruhen zu lassen.

Wenn nun der Herr Abgeordnete Richter sagt, es wäre ein zu schwungvoller Schluß, so ist das Geschmacksache. Ich muß gestehen, ich glaube auch allerdings, daß der General-Postmeister ein scharfer Chef ist. Ich habe aber nicht die Ueberzeugung gewinnen können — und das ist auch nicht die Ueberzeugung der Kommission gewesen, — daß in diesen Fällen in zu scharfer Weise vorgegangen wäre. Darauf beruht gerade die Fassung, daß man nach den in der Kommission gethanen Aeußerungen die Hoffnung haben müsse und die Erwartung hege, daß der Herr General-Postmeister in gleicher Weise, wie er die Disziplin wahren, auch das Petitionsrecht der Beamten schützen werde.

Ich bin fortdauernd der Meinung, daß wir in diesem Punkte nichts anderes thun konnten; es fehlte uns jede Unterlage zu einem Antrage, der früher im Reichstag mit großer Mehrheit abgelehnt ist, daß der Herr Reichskanzler ersucht werde, das Petitionsrecht der Verwaltungsbeamten zu schützen. Ich glaube deshalb, die Kommission gegen den Vorwurf vollständig rechtfertigen zu können, daß sie in dieser Beziehung zu nachsichtig gewesen wäre. Sie würde sich nur dann einen Vorwurf

Digitized by Google

zugezogen haben, wenn sie nicht das ganze Material, welches in der Kommission vorlag, genau mitgetheilt hätte.

Was nun aber die übrigen Beschwerden des Herrn Abgeordneten Kayser betrifft, so ist davon in der Kommission nichts bekannt geworden und kann ich in der Beziehung keine Aeußerungen machen. Ein Antrag liegt nicht vor, ich kann also nur schließen mit dem Wunsche, daß das Haus wie die Kommission der Ueberzeugung sein möge, daß kein Anlaß zu einer berechtigten Beschwerde vorliegt.«

Zu Titel 6 nahm der Abgeordnete Dr. Lingens das Wort, um sich unter Hinweis auf die im vorigen Jahre über denselben Titel stattgehabten Verhandlungen gegen die geforderte Erhöhung der Besoldungen der Posträthe und Postbauräthe auszusprechen und die Bewilligung einer geringeren Summe in Antrag zu bringen.

Hierauf entgegnete der Abgeordnete von Behr-Schmoldow: »Meine Herren, die Ablehnung des kleinen Mehrbetrags für die Kategorie von Beamten, um die es sich hier handelt, erfolgte im vorigen Jahre mit einer überaus geringen Majorität. Ich kann nicht verschweigen, daß mir diese Ablehnung das ganze Jahr hindurch eine schmerzliche Erinnerung hinterlassen hat. Meine Herren, wenn der höchste Beamte eines solchen Departements, dem wir doch Alle wirklich äußerst dankbar sind für den Stand, auf den er das Ganze gebracht hat, wenn er erklärt, daß eine geringe Anzahl der höchsten Beamten eine kleine Gehaltsverbesserung haben muß, die Summa Summarum 17 000 *M.* beträgt — meine Herren, ich meine, das wäre erst recht konstitutionell, einem Beamten, der unser Vertrauen hat, leicht es zu glauben, daß die Erhöhung nothwendig sei. Je tiefer wir nun aber auf die Sache eingehen, meine Herren, desto mehr zeigt sich, sie bedürfe wirklich keines besonderen Vertrauens und keines Dankbeweises für den Herrn General-Postmeister, sondern wir müssen aus inneren unwiderleglichen Gründen diese kleine Zulage bewilligen. Meine Herren, lassen Sie uns hier zunächst trennen zwischen Posträthen und Postbauräthen. Was die Postbauräthe betrifft, so können Sie nimmermehr verlangen, daß der General-Postmeister tüchtige Beamten dieser Kategorie bekommt respektive behält, wenn sie nicht im Gehalt gleichstehen mit den Bauräthen bei allen anderen höheren Behörden. Das können Sie nicht verlangen und dann, meine ich, können Sie auch kaum verlangen, daß die Postbauräthe in demselben Kollegium anders gestellt sind, wie die anderen Räthe dieses Kollegiums, die doch wahrhaftig nicht eine geringere Stellung einnehmen als die Bauräthe. Der Herr General-Postmeister kommt uns ja aufs äußerste entgegen, es soll 40 von den Herren, die schon einen jährlichen Zuschuß von 900 *M.* haben, dieser Zuschuß genommen werden, um die Mehrausgaben möglichst gering zu machen, so daß also nur eine Mehrbewilligung von 17 000 *M.* nöthig ist, um damit eine kleine Gehaltsverbesserung von 600 *M.* für diese kleine Anzahl von Beamten, die aus den Tausenden, die in die Karriere eintreten, diese Stellen erreicht haben, zu ermöglichen. Meine Herren, wenn wir bedenken, was wir vor wenig Tagen über die hohen Gehälter anderer Beamten beschlossen haben — der ganze Anspruch dieser relativ so wenigen Herren, um die es sich hier handelt, ist, daß das Durchschnittsgehalt auf 5 100 *M.* erhöht werde. Meine Herren, dieses Verlangen, meine ich, wird der Deutsche Reichstag nicht ablehnen!«

Kommissar des Bundesraths, Kaiserlicher Geheimer Ober-Postrath Kramm: »Ich wollte mir nur gestatten, das Hohe Haus zu bitten, den Antrag des Herrn Dr. Lingens abzulehnen. Es handelt sich eigentlich nur um einen Akt der Gerechtig-

Digitized by Google

keit, damit die Posträthe gleichgestellt werden in ihrem Gehalt mit den anderen Beamten, die dieselbe Stellung in anderen Verwaltungszweigen einnehmen. Die jetzige Maßregel, daß wir für 40 Posträthe eine Zulage von je 900 *M.* haben, erschwert die Verwaltung im äußersten Grade, weil sie verhindert, nach Maßgabe des Bedürfnisses Versetzungen vorzunehmen. Wenn der Antrag des Herrn Dr. Lingens Annahme fände, so würden die Posträthe noch schlechter gestellt werden wie jetzt, denn es würden alsdann an den Zulagen, die bereits bewilligt sind, auch die Postbauräthe Theil nehmen, also es würde eine Verschlechterung gegen den jetzigen Zustand für die Posträthe eintreten.

Wenn geltend gemacht worden ist, daß für die Unterbeamten keine Zulagen ausgebracht worden seien, so will ich mir die Bemerkung gestatten, daß wir in dem besonderen Titel »Stellenzulagen für Unterbeamte in größeren und theuren Orten« einen Betrag von 45 000 *M.* in Ansatz gebracht haben; es ist also für die Unterbeamten, was irgend möglich ist, jetzt wieder geschehen und es ist auch in früheren Jahren immer in erster Linie für die Unterbeamten gesorgt worden. Mit Rücksicht darauf, daß nur noch die Besoldungen der Posträthe im Rückstande sind, muß ich Sie bitten, daß dem Antrage der Kommission entsprochen und der Antrag der Regierung genehmigt wird.«

Die sodann stattgehabte Abstimmung ergab die Bewilligung der von der Regierung geforderten Summe.

Bei der Berathung des Titel 9 nahm der Berichterstatter, Abgeordnete Dr. Rieper, zu folgender Ausführung das Wort:

»Meine Herren, über den Titel 9 werde ich mich jetzt nicht äußern, ich werde das zunächst dem Herrn Antragsteller überlassen, ich habe mich blos erhoben, um zu begründen sowohl die Resolution, als auch die Stelle, die derselben gegeben ist. Die Resolution, um die es sich gegenwärtig handelt, betrifft aber Betriebsbeamte, gehört also zu diesem Titel und geht dahin,

> darauf Bedacht zu nehmen, daß den Post- und Telegraphenbeamten an Sonn- und Feiertagen die entsprechende Sonntagsruhe gewährt werde.

Ich will darauf aufmerksam machen, daß schon in früheren Sessionen, namentlich in der letzten Session, über die Sonntagsruhe für die Post- und Telegraphenbeamten ausführliche Verhandlungen stattgefunden haben. Es ist damals dargelegt, welche Bestimmungen in dieser Beziehung in der Postverwaltung bestehen, und der Bericht erörtert jetzt die Bestimmungen für die Telegraphenbeamten. Es ergiebt sich aus beiden Bestimmungen, sowohl für die Post- wie für die Telegraphenbeamten, daß noch nicht in allem Maße die Sonntagsruhe den Beamten so gewährt ist, wie gewünscht werden muß. In der Kommission bestand kein Unterschied der Meinungen darüber, daß es nothwendig sei, auf eine thunlichste Sonntagsruhe für die Beamten hinzuwirken, freilich auch aus körperlichen Gründen, vorzugsweise aber, um denselben die Gelegenheit zu geben, am Gottesdienst theilzunehmen. Auf der anderen Seite wurde aber ebensowenig verkannt, daß bedeutende Schwierigkeiten vorliegen für die Verwaltung sowohl im Allgemeinen, wie in den bestehenden Verkehrsverhältnissen. Der Verkehr hat sich nämlich so entwickelt, daß in der That jeder, der Sonntags seine Briefe, Zeitungen und Packete nicht erhält, sich darüber beschwert. Es ist in der Kommission auch in allem Maße anerkannt, daß von der Verwaltung schwerlich auf eine Aenderung der Ansprüche des Publikums in dieser Beziehung gewirkt werden möge, daß die Verwaltung aber nicht umhin könne, den

Digitized by Google

divergirenden Ansprüchen in dieser Beziehung zu entsprechen. Die Kommission hat sich gleichwohl für verpflichtet gehalten, jetzt die Angelegenheit nochmals zur Sprache zu bringen, besonders um die Centralbehörde darauf aufmerksam zu machen, daß von den unteren Organen nicht immer den höheren Vorschriften entsprochen wird, zugleich darauf hinzuweisen, daß es sich um eine Angelegenheit von größter Wichtigkeit handelt.

Nun gebe ich vollkommen zu, daß in der Kommission auch die Herren Bundeskommissäre erklärt haben, daß sie mit den Intentionen des Antrags einverstanden seien. Inzwischen hat doch die Kommission mit großer Majorität den Antrag angenommen, daß mehr für die Sonntagsruhe der Beamten gesorgt werden möge, und ich kann im allgemeinen Interesse dem Hause nur empfehlen, diesen Antrag anzunehmen. Inwiefern weiter in dem Sinne des Verbesserungsantrags des Herrn Abgeordneten Dr. Lingens zu beschließen sei, darüber behalte ich weitere Aeußerung vor. Ich glaube aber vorläufig bemerken zu dürfen, daß es keineswegs nothwendig ist, diesen Zusatz zu machen, indem, wenn die Sonntagsruhe gewährt wird, die Freiheit von den Geschäften auch selbstverständlich die Möglichkeit gewährt, an der Sonntagsfeier theilzunehmen.«

Abgeordneter Dr. Lingens: »Ich möchte zunächst die Frage an den Herrn General-Postmeister richten, ob er in diesem Jahr dem gestellten Antrag beitritt, oder sich dagegen wenden wird. Wenn seitens der Herren Vertreter der Bundesregierungen keine Einwendung gemacht wird, könnte ich mich der weiteren Begründung vollständig enthalten; wenn das aber nicht geschehen sollte, dann würde ich mir das Wort vorbehalten.«

Kommissarius des Bundesraths, Kaiserlicher Geheimer Ober-Postrath Mießner: »Meine Herren, die Frage der Sonntagsfeier ist früher schon in diesem Hohen Hause ausführlich erörtert worden. Der Antrag, welcher von dem Herrn Abgeordneten Dr. Lingens im vorigen Jahr eingebracht war, hat fast wörtlich ebenso gelautet, wie der gegenwärtig vorliegende. Das Hohe Haus hat sich im vorigen Jahr gegen den Antrag ausgesprochen. Wenn nun jetzt die Frage an die Reichsregierung gerichtet wird, welche Stellung sie zu dem Antrage einnimmt, so kann die Antwort nur dahin lauten, daß, da sich in dem Bestehenden nichts geändert hat, die Verwaltung sich nicht für den Antrag auszusprechen vermag.

Meine Herren, die Post- und Telegraphenverwaltung ist gewissermaßen zwischen zwei Feuern: auf der einen Seite werden von den Verkehrsinteressenten die allerhöchsten Anforderungen in Bezug auf Ausdehnung des Dienstes an sie gestellt, auf der anderen Seite liegt der Wunsch, für die Beamten eine möglichste Erleichterung am Sonntag stattfinden zu lassen, vor. Bis jetzt ist auch, selbst nachdem die im vorigen Jahre stattgehabte Verhandlung der Frage im Reichstage zu weiterer Erörterung außerhalb desselben Anlaß gegeben hat, aus dem Lande an die oberste Verwaltung keinerlei Antrag gekommen, der darauf hinausliefe, den Sonntagsdienst zu beschränken; im Gegentheil, Anträge, die an die oberste Verwaltung gelangt sind, zielen immer darauf ab, den Dienst auszudehnen, also keineswegs eine Einschränkung gegen jetzt stattfinden zu lassen. Eine Einschränkung ist ja aber das einzige Mittel, meine Herren, wodurch den Beamten größere Erleichterungen gewährt werden können, als sie gegenwärtig schon bestehen. Es wird bei dieser Frage häufig verkannt, daß deshalb, weil etwa der Dienst bei einem Post- oder Telegraphenamte ununterbrochen fortgeht, nun keineswegs auch sämmtliche dort an-

Digitized by Google

gestellte Beamte im Dienste wirklich vorhanden sein müssen; im Gegentheil, der Umfang des Dienstes am Sonntage gestaltet sich aus dem Grunde schon, weil der Verkehr an sich nicht so bedeutend ist, wie an den Wochentagen, wesentlich geringer für das Personal. Ich bin in der Lage, aus speziellen Ermittelungen, die an verschiedenen großen Orten angestellt worden sind, über die Zahl der Dienststunden, die Sonntags auf den einzelnen Beamten im Durchschnitt fallen, hier einige Zahlen anzugeben. In Berlin beträgt bei dem Hofpostamte — dem großen Amte in der Königstraße — der Wochendienst am Tage, auf die Gesammtzahl der vorhandenen Beamten vertheilt, im Durchschnitt $7\frac{1}{4}$ Stunden, Sonntags $3^{7}/_{10}$ Stunden. Die Telegraphenbeamten haben in Berlin — auf die Telegraphenbeamten scheint ja der Herr Abgeordnete Dr. Lingens in diesem Falle besonders sein Augenmerk gerichtet zu haben — im Durchschnitt an den Wochentagen 7 Stunden Dienst und Sonntags 4 Stunden. Aehnlich ist das Verhältniß, also von 7:4, auch in anderen Städten; in Leipzig z. B. ergiebt sich nur $3\frac{1}{2}$ Stunden Sonntagsdienst. Auch bei den Unterbeamten gestaltet es sich ähnlich. In Leipzig haben die Telegraphen-Unterbeamten am Sonntag $4^{1}/_{10}$ Stunden im Durchschnitt Dienst zu thun.

Meine Herren, aus diesen Zahlen werden Sie entnehmen, daß es die größte Sorge der Verwaltung ist, den Dienst am Sonntag so zu beschränken, daß nur das überhaupt für die Fortstellung des Betriebes unbedingt nothwendige Personal sich im Dienste befindet, und daß auch dem Personal im Durchschnitt sehr wohl Gelegenheit geboten wird, der Sonntagsfeier sich zu widmen. In Fällen, wo der Betrieb sich so regelt, daß gerade in den Kirchenstunden ein größerer Theil des Personals im Dienste gehalten werden muß, sind Anordnungen getroffen worden, daß die Leute dafür an den Wochentagen eine größere Erleichterung erfahren, und es ist ferner bestimmt, daß den Beamten und auch den Unterbeamten, die den Wunsch haben, — und natürlich diesen Wunsch ihren Vorgesetzten aussprechen — einer kirchlichen Feier beizuwohnen, dazu die erforderliche Zeit gewährt wird. Das kommt gar nicht so selten vor. Meine Herren, es giebt selbst Wochentage, wo die Leute einer kirchlichen Feier beizuwohnen wünschen; ich will nur erwähnen, wenn jemand zum Abendmahl gehen will, wenn es sich um Einsegnung der Kinder handelt oder dergleichen, dann wird von den Vorgesetzten bereitwilligst der zur Theilnahme an der kirchlichen Feier erforderliche Urlaub ertheilt, und zwar nicht auf Kosten der Beamten und Unterbeamten, sondern auf Kosten der Postkasse. Ich darf also den Herren nur empfehlen, dem Antrage des Herrn Abgeordneten Lingens, beziehungsweise dem Kommissionsantrage nicht beizutreten.

Abgeordneter Dr. Lingens: »Meine Herren, zunächst erlaube ich mir ein Wort zu erwidern auf diejenige Aeußerung, die Sie eben gehört haben von dem Vertreter der Bundesregierungen. Aus dem Lande selber wären keine dergleichen Wünsche oder Anträge an die Centralverwaltung gelangt. Es hat mich diese Aeußerung um so mehr befremdet, als gerade der Anlaß zum ganzen Antrag im vorigen Jahre gegeben worden ist durch die Beschwerden, die aus Oppeln in Oberschlesien hierhin gerichtet worden sind, Beschwerden, die substantiirt in den Akten sich finden, die auch Gegenstand der Verhandlungen im vorigen Jahre waren. In Oppeln nämlich war auf Grund der früher vom General-Postmeister von der Heydt eingerichteten Ordnung das ganze Verhältniß ein ganz befriedigendes, wenigstens ein solches, das, wie berichtet wird, keinen Anstoß nach irgend einer Seite hin erregt hat. Der neue Ober-Postdirector von Oppeln aber hat es für zweckmäßig befunden,

Digitized by Google

das lange bestandene frühere Verhältniß, das ein durchaus befriedigendes gewesen war, auch den dortigen Verhältnissen durchaus entsprochen hatte, mit einem Male dahin zu ändern, daß er anordnete, für die besonderen Feiertage der Katholiken könnte die frühere Einrichtung nur insoweit fortbestehen, als sie mit den dienstlichen Verhältnissen vereinbar wäre. Das wurde von den betreffenden Postbeamten ganz richtig dahin verstanden, es sei nur insofern zulässig, ihre religiösen Bedürfnisse zu bethätigen, als der einzelne Postbeamte im Stande sei, für einen Stellvertreter zu sorgen. Da nun in mehreren Bezirken die Besetzung der Dienststellungen überhaupt nur knapp stattfindet, ist es ganz unmöglich, Stellvertretungen zu erlangen. Es heißt also diese Anweisung oder diese Klausel nichts anderes, als den betreffenden katholischen Beamten wird es hinfüro unmöglich gemacht, dem Gottesdienste beizuwohnen. Ich habe in diesem Jahre es darum zuerst für meine Pflicht gehalten, an die Centralverwaltung die Anfrage zu richten, ob seit der letzten Etatsberathung gleichmäßig für die Heilighaltung des Sonntags und die Sonntagsruhe Anordnungen erlassen worden wären von der Verwaltung. Die verehrten Herren werden sich erinnern, im vorigen Jahre hat der Herr General-Postmeister sich durchaus einverstanden erklärt mit den Ideen, die mich zu dem damals gestellten Antrage bewogen hätten. Ich habe nun geglaubt, daraus den Schluß ziehen zu dürfen, er werde es für seine Aufgabe erkennen und gern veranlassen, daß die Uebelstände, die sich in Oberschlesien herausgestellt hatten, baldigst geändert würden. Das ist nicht geschehen. Auf die erwähnte Anfrage, die ich an die Centralverwaltung gerichtet habe, ist einfach nur erwidert worden: nein, Aenderungen, überhaupt Anordnungen sind nicht ergangen, welche auf gleichmäßige Beobachtung der Sonntagsruhe abzielen. Ich bin dann den Herrn Vertreter des General-Postmeisters angegangen, es wäre doch eine leichte Sache, daß der betreffende Ober-Postdirektor zur Aeußerung vermocht werde, warum er denn den Zustand nicht geändert habe, wie überhaupt heute das Verhältniß sei. Darauf ist wohl eine Antwort mitgetheilt worden, von der ich aber eine Abschrift nicht habe erhalten können, die deshalb auch nicht in unserem Bericht erwähnt wurde. Der betreffende Ober-Postdirektor meldet, er hätte seinerseits eine Anfrage gerichtet, worauf von vier Vorstehern von Postanstalten ihm Vorstellungen gemacht worden. Diese habe er gewürdigt. In diesen vier Bezirken seien die früheren Verhältnisse aufrecht erhalten worden. Nun besteht aber der Oberpostbezirk Oppeln aus 14 Postämtern und ist, wie Sie alle wissen, durchweg von einer katholischen Bevölkerung bewohnt. Was also in vier Bezirken für zulässig erachtet worden ist, warum ist das nicht in den zehn anderen für ebenso zulässig erachtet worden, nachdem doch ausdrücklich Beschwerden erhoben und diese Beschwerden zur Kenntniß des Herrn General-Postmeisters gelangt und überdies im vorigen Jahre auch in diesem Hohen Hause erörtert worden waren? Also die Behauptung oder Anführung, es seien aus dem Kreise der Betheiligten keine Anträge gestellt oder Beschwerden erhoben worden, die, glaube ich, ist durch meine Ausführung vollständig widerlegt. Es scheint, meine Herren, das ist mir auch von anderer Seite versichert worden, es besteht ein gewisses Widerstreben oder eine Aengstlichkeit der betreffenden Vorsteher der Postämter und ist Anlaß, daß sie sich in der Weise benommen haben, wie es geschehen ist. — Von uns, die wir der Postetatkommission nun schon seit mehreren Jahren angehören, dadurch auch mehr mit den Postbeamten in Beziehung gebracht worden sind, kann versichert werden, daß vielfach eine ganz merkwürdige Aengstlichkeit der unteren Beamten besteht gegen-

Digitized by Google

über ihrem Chef. Wird dies ausgedehnt auch auf Interessen, wie die hier fraglichen, dann ist es meines Erachtens umsomehr geboten, daß derjenige Schutz nicht versagt werde, welcher im Interesse hoher sittlicher Prinzipien gewährt werden muß. Ich werde auf diesen letzteren Gesichtspunkt heute nicht näher eingehen, ich habe im vorigen Jahre mir das erlaubt. Indeß, meine Herren, der betreffende Postbeamte schreibt:

> Will man den Indifferentismus bei den katholischen Postbeamten hervorrufen oder begünstigen, dann muß man so verfahren, wie es geschehen, nämlich sie in die Unmöglichkeit versetzen, an Sonn- und Feiertagen der gottesdienstlichen Feier beizuwohnen.

Allerdings, meine Herren, das muß ich hier nebenbei erwähnen, ist dies eine ganz andere Sache für die katholischen Beamten, als sie ist für alle übrigen. Das Einhalten der Sonntagsfeier, der vorgeschriebene Gottesdienst ist auf bestimmte Stunden beschränkt an den Sonn- und Feiertagen für alle Katholiken. Nach unserem Kirchengebote ist der Betreffende verpflichtet, dem Gottesdienst beizuwohnen, das ist Kirchengebot; das Beiwohnen hat für ihn die Bedeutung, daß er einer Messe beiwohnen soll, die aber nur Morgens stattfindet.

Früher hatte der Herr General-Postmeister von der Heydt in derjenigen Ausführungsanweisung, die im vorigen Jahre der Herr General-Postmeister hier erwähnt hat, ausdrücklich hingewiesen darauf, daß nach den örtlichen Verhältnissen und nach den bestehenden kirchlichen Einrichtungen die Anordnungen erfolgen sollten. Das ist genau dasjenige, was wir im Auge gehabt haben und wovon wir glauben, daß es ganz füglich erreicht werden kann.

Im vorigen Jahre hat dann auch der Herr General-Postmeister die Frage aufgeworfen: warum wird eine solche prinzipielle Frage zur Erörterung gebracht bei dem Etat der Postverwaltung? Es ist darauf, wie auch auf anderes, damals nicht erwidert worden. Ich sollte meinen, meine Herren, die Erwiderung liegt sehr nahe: weil keine andere Organisation in der Abgeschlossenheit, in der Vollständigkeit besteht wie das Postwesen. Wenn wir neulich verhandelt haben, ich glaube, mit lebhaften Sympathien der Herren von der Rechten, es sei wünschenswerth, daß korporative Verbände sich wieder bilden, sowie, daß die Verhältnisse in den Gewerben andere werden, als sie heute sind, dann hätten wir hier recht eigentlich eine Handhabe, in einer Organisation, die Vieles bereits hat von einer Korporation, von einem korporativen Verbande. — Wir sind überzeugt, es würde sehr nützlich wirken und sehr fördern, wenn gerade von einer solchen Organisation ein gutes Beispiel gegeben würde allen übrigen Körperschaften. Das ist auch in der Kommission betont worden. So viel, meine Herren, was die Postbeamten betrifft.

Die Antwort, die uns geworden ist bezüglich der Telegraphenbeamten, geht dahin, daß, wie ich meinerseits behauptet hatte, für das religiöse Bedürfniß der Telegraphenbeamten bei denjenigen Aemtern, die mit ununterbrochener Tagearbeit arbeiten, durchaus keine Vorsorge besteht. — Es wird angeführt, die Sache könnte so geordnet werden, daß ein Wechsel stattfinde. Indeß dieser Inhalt der Antwort ergiebt doch, daß dies nur fakultativ ist; irgend eine feste Anordnung besteht nicht. Deshalb schien es uns, daß es durchaus rathsam sei, die Angelegenheit dem Herrn Reichskanzler zur Erwägung sowie zu einer eingehenden Behandlung zu empfehlen. Wir zweifeln nicht, seit dem Jahre 1850 muß in dem ganzen Post- und Telegraphenwesen Vieles sich geändert haben; daher werden die Anordnungen, wie sie 1850 aus-

Digitized by Google

gereicht haben mögen, heute, bei den veränderten Verhältnissen wohl ganz anders beurtheilt werden müssen. Es kann mithin in keiner Weise etwas verschlagen, wenn man die Angelegenheit dem Herrn Reichskanzler empfiehlt, wie dies in dem Beschlusse der Kommission mit großer Majorität dem Hohen Hause ans Herz gelegt worden.

Ich glaube ferner, meine Herren, wir werden bei der heutigen Lage der Dinge in Deutschland durch einen solchen Beschluß auf eine wichtige Erwägung geführt, auf eine Erwägung, die nach den Erfahrungen, welche seit den letzten Berathungen des Postetats im Deutschen Reich stattgefunden haben, Ihre vollste Theilnahme in Anspruch nehmen darf. Wenn wir nicht blos von einer Seite, sondern von mehreren während der diesjährigen Verhandlung haben Schlaglichter fallen sehen aus den durchlebten Verhältnissen, dann, meine ich, haben wir wahrlich Anlaß, daß wir die sittliche Grundlage kräftigen, soweit es uns irgend möglich ist. Wenn aber etwas, meine Herren, die sittlichen Zustände kräftigen kann, dann wird und kann es nur sein, daß wir die Sonntagsfeier wiederherstellen, daß wir sie begünstigen, daß wir alles entfernen, was sie für eine große Zahl von Beamten hindert.

Ich hoffe, meine Herren, es ist aus dem Sinne der großen Majorität dieses Hohen Hauses gesprochen, wenn ich mit den Worten schließe: wir wollen das dritte göttliche Gebot zur vollen Anerkennung bringen: gedenke, daß Du den Sabbath heiligst, soweit es an uns liegt. Wir wollen durchaus nicht den Verkehr beengen, nicht ihn hindern, wir treten auch durchaus nicht als Fürsprecher dafür auf, daß eine erhebliche Mehrausgabe gemacht werde. Ich glaube, es wird dem Bedürfnisse entsprechen, es wird der angestrebte Zweck erreicht werden können, ohne daß nach beiden Seiten hin etwas Nachtheiliges zu geschehen braucht. Ich empfehle Ihnen also den Antrag der Kommission.

Zur Geschäftsordnung erlaube ich mir dann zu bemerken, daß mir angemessen scheint, nach dem Resultat der eben stattgehabten Abstimmungen, die von mir sub Tit. 9 und 27 gestellten Anträge einfach zurückzuziehen.«

Kommissarius des Bundesraths, Kaiserlicher Geheimer Ober-Postrath Mießner: »Ich bitte um die Erlaubniß, ein paar Worte in Erwiderung auf das eben Gehörte bemerken zu dürfen. Zunächst habe ich ausdrücklich erklärt, daß seit dem vorigen Jahre ein Antrag auf Aenderung des jetzigen Zustandes nicht an die Verwaltung gekommen ist.

Was dann das Verhältniß im Oppelner Bezirk betrifft, so handelt es sich nur um ein Ausnahmeverhältniß für Feiertage, die nicht auf einen Sonntag fallen, welches früher dort bestanden hat. Dasselbe ist auf Veranlassung von Beschwerden des Publikums über die stattgehabte Beschränkung des Dienstes geändert worden, und zwar nur geändert worden gleichmäßig, so wie es in den anderen Bezirken des Reichs, beispielsweise in Cöln, Aachen, in Münster u. s. w, besteht. Dabei hat die Ober-Postdirection in Oppeln auf Anregung von hier aus ihre sämmtlichen Anstalten angewiesen, daß, sofern sich die Nothwendigkeit oder auch nur das Wünschenswerthe ergiebt, eine Schließung des Büreaus, oder, wenn nicht den Schluß des Büreaus, doch eine Befreiung einzelner Beamten vom Dienst behufs der Theilnahme an der kirchlichen Feier stattfinden zu lassen, einem darauf gerichteten Antrag Folge gegeben werden solle.

Meine Herren, der Antrag, wie er hier vorliegt, ist eigentlich gegenstandslos, es ist das, was überhaupt seitens der Verwaltung geschehen kann, geschehen und wird auch ferner geschehen im weiteren Fortschreiten auf der Bahn, welche das In-

Digitized by Google

tereſſe für die Beamten und auch das Intereſſe für die Betheiligten der religiöſen Feier des Sonntags vorzeichnet.

Ich darf nun noch in Bezug auf die Telegraphenämter beſonders erwähnen, daß es ganz irrthümlich iſt, wenn angenommen wird, daß etwa die großen Telegraphenämter, weil ſie unbeſchränkten Dienſt für das Publikum haben, nun auch alle ihre Beamten im Dienſt halten. Ich habe mir ſchon vorhin erlaubt zu bemerken, daß in Leipzig beiſpielsweiſe überhaupt nur drei und eine halbe Stunde des Dienſtes an Sonntagen auf den einzelnen Beamten kommen, er behält alſo ausreichende Zeit, die Sonntagsfeier zu begehen und auch die wünſchenswerthe Sonntagsruhe ſich zu gönnen. Meine Herren, die ganze Angelegenheit iſt von Seiten der Poſt- und Telegraphenverwaltung gar nicht allein anders zu ordnen, ich darf nur erinnern an den großen Einfluß, den das Eiſenbahnweſen auf den ganzen Verkehr übt. So lange wir den Eiſenbahnbetrieb in der Weiſe, wie er beſteht, fortſetzen, kann die Poſt- und Telegraphenverwaltung ihren Betrieb Sonntags nicht einſtellen, und ohne Einſtellung dieſes Betriebs kann auch eine größere Erleichterung, als ſie jetzt erzielt wird, für die Beamten nicht gewonnen werden. Ich bitte Sie alſo, dem Antrag, wie er vorliegt, nicht zuzuſtimmen.«

Bei der darauf folgenden Abſtimmung wird der Antrag der Kommiſſion nach Genehmigung des von dem Abgeordneten Dr. Lingens dazu geſtellten Unterantrags in folgender Faſſung:

»den Herrn Reichskanzler zu erſuchen, darauf Bedacht zu nehmen, daß den Poſt- und Telegraphenbeamten an Sonn- und Feiertagen die entſprechende Sonntagsruhe, beziehungsweiſe die nothwendige Zeit zur Sonntagsfeier gewährt werde«,

mit 128 gegen 109 Stimmen angenommen.

Bei Titel 15 wurde ein auf noch ausführlichere Angaben gerichteter Antrag des Abgeordneten Dr. Lingens von dem General-Poſtmeiſter als tief in das Etatsrecht eingreifend und ſchlechterdings unannehmbar bezeichnet, da es, wenn die Aufnahme weiterer, als der bisherigen Angaben, nämlich des Maximums, Minimums und Durchſchnitts der Gehaltsſtufen, in den Etat verlangt würde, nicht mehr möglich wäre, die Verwaltung mit der nöthigen Beweglichkeit zweckmäßig zu führen. Demgemäß wurde unter Bewilligung der geforderten Summe der bezeichnete Antrag abgelehnt.

Bei Titel 23 wurde der von der Kommiſſion geſtellte Antrag:

»Der Reichstag wolle beſchließen:

den Herrn Reichskanzler zu erſuchen, die Vorſchriften über die Annahme und Anſtellung von Anwärtern im Telegraphendienſt, wonach die Anſtellungsbefähigung für den Telegraphendienſt nur ausnahmsweiſe verliehen werden kann, aufzuheben«,

nach kurzer Begründung durch den Berichterſtatter, Abgeordneten Dr. Nieper, ebenſo wie die bezügliche Poſition ſelbſt angenommen. Sämmtliche übrige Titel wurden ohne weitere Debatte genehmigt und endlich die eingereichten Petitionen durch die Beſchlußnahme über den Etat als erledigt erklärt.

Digitized by Google

31. Neuere Erfahrungen betreffs der elektrischen Beleuchtung.

Die allgemeine Theilnahme, welche man den Ermittelungen über die Verwendbarkeit des elektrischen Lichts zu den verschiedenen Beleuchtungszwecken entgegenbringt, rechtfertigt es, daß wir die Entwickelung der Frage: ob und unter welchen Bedingungen das Gas durch das elektrische Licht mit Vortheil ersetzt werde? dauernd verfolgen.

Das einschlägige Material hat neuerdings eine wesentliche Bereicherung erfahren durch die Veröffentlichung des Berichts, welcher von Herrn Cernesson an den Gemeinderath von Paris über die mit der elektrischen Beleuchtung großer offener und geschlossener Räume angestellten Versuche erstattet worden ist.

Bekanntlich ist ein Jahr lang die Avenue de l'Opéra, die Place de l'Opéra, die Place du Théâtre-Français und ein Pavillon der Halles nach dem System Jablochkoff elektrisch beleuchtet worden, während die Pariser Gasgesellschaft behufs Anstellung von Vergleichungen während derselben Zeit in der Rue du 4 Septembre, auf der Place du Château-d'Eau und in einem andern Pavillon der Halles versuchsweise in ihren Kandelabern Brenner von stärkerem Kaliber zur Anwendung gebracht hat. Die erzielten Ergebnisse sind gemeinschaftlich durch die Ingenieure der Stadt, der Gasgesellschaft und der Gesellschaft für elektrische Beleuchtung festgestellt worden und besitzen somit eine nicht anzuzweifelnde Glaubwürdigkeit.

Die bei den in Rede stehenden Versuchen zur Anwendung gelangten elektromagnetischen Maschinen waren solche nach dem System Gramme, die Dampfmaschinen repräsentirten je 20 Pferdekräfte. Je eine dieser Maschinen speiste 16 Jablochkoff'sche Kerzen, und es verlangte somit jede Kerze eine bewegende Kraft von 1,25 Pferdekraft. Zur Erleuchtung der Avenue de l'Opéra waren vier Dampf- und ebensoviele Gramme'sche Maschinen erforderlich.

Als Einheit für die Berechnung der Lichtstärken legt man die Leuchtkraft einer Carcel'schen Lampe zu Grunde, die in der Stunde 42 Gramm gereinigtes Oel verzehrt. Die Leuchtkraft einer gewöhnlichen Gaslaterne, welche stündlich 140 Liter Gas verzehrt, ist = 1,10 Carcels.

Eine elektrische Kerze giebt, wenn sie ohne Glocke leuchtet, ein Licht von durchschnittlich 30 Carcels; das Ueberstülpen einer Glocke von Opalglas vermindert dies Licht auf die Stärke von 18 bis 20 Carcels, gemessen in der Horizontale, und auf 12,10 Carcels, gemessen unter einem rechten Winkel am Boden, wenn die Kerzen etwa 4 Meter hoch angebracht sind.

Somit gehen, bei Verwendung Jablochkoff'scher Kerzen, für die Bodenbeleuchtung nahezu 18 von 30 Carcels Leuchtkraft verloren, und das Licht einer elektrischen Kerze ist nur noch gleich demjenigen, welches 11 Gasflammen gewöhnlicher Stärke hervorbringen würden. Bei Vergrößerung des Gasverbrauchs auf 200 Liter für die Stunde und Flamme würde man nur noch 7 Flammen brauchen, um ein Licht, gleich demjenigen einer elektrischen Kerze zu erhalten. Andererseits hoffen auch die Elektriker, den durch die Glocke verursachten Lichtverlust zu vermindern und so die nutzbare Leuchtkraft zu vermehren. So setzt ein Herr Clémandot an die Stelle der durch Beimischung von flußspathsaurem Calcium opalisirten Glocken doppelte

Digitized by Google

Kugeln und füllt den Raum zwischen beiden mit einer sehr feinflockigen Glaswatte aus. Dadurch wird das Licht wie durch eine leichte Wolke gedämpft und erleidet bei Weitem nicht so großen Verlust an Leuchteffekt, als dies gegenwärtig geschieht.

Was den Kostenpunkt anbelangt, so ist der Betriebsaufwand für die 62 Kerzen in der Avenue de l'Opéra auf 42,27 Frcs. stündlich festgestellt worden, dies ergiebt 0,73 Frcs. für die Kerze und Stunde. Allerdings hofft man, diesen Satz noch bedeutend, vielleicht auf 60 Centimes, zu erniedrigen; andrerseits aber scheint bei obiger Berechnung die Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals unberücksichtigt geblieben zu sein, so daß in jedem Fall der Satz von 73 Centimes als sehr niedrig gegriffen bezeichnet werden muß. Da nun das Licht einer elektrischen Kerze gegenwärtig demjenigen von elf gewöhnlichen Gasflammen gleichkommt, letztere aber nur für zusammen 23 Centimes Gas in der Stunde verzehren, so ist der Vortheil in dieser Beziehung unstreitig auf Seiten des Gases.

Hierzu tritt noch der Umstand, daß die elektrische Beleuchtung während der in Rede stehenden Versuche zahlreiche Unterbrechungen zu erfahren gehabt hat; in der Avenue de l'Opéra sind deren in der Zeit vom 30. Mai bis 10. Oktober 1878 allein 60 beobachtet worden mit einer Dauer von 1 bis 45 Minuten. Gewöhnlich versagten vier, in einzelnen Fällen 14 bis 16 Kerzen gleichzeitig den Dienst. Ursache war entweder eine Beschädigung der Kraftmaschine oder der Elektrizitätsquelle oder eine Störung in den Drähten oder Kommutatoren, welche letzteren automatisch die Einschaltung einer neuen Kerze an Stelle der nahezu verbrauchten zu besorgen haben. Solcher Kerzen waren in jeder Lampe vier mit einer Brennzeit von je 100 Minuten vorhanden[1]).

»Im Ganzen — so schließt das Journal des Débats, dem wir vorstehende Angaben entlehnen, seinen Bericht — sind die mit der elektrischen Beleuchtung nach dem System Jablochkoff erzielten Erfolge schon sehr erheblich; allein um in dem öffentlichen Beleuchtungswesen die ihm gebührende Stelle endgültig einzunehmen, muß das elektrische Licht noch ganz wesentlich vervollkommnet werden. Man darf sich jedoch der Hoffnung hingeben, daß dies lediglich eine Frage der Zeit und der Erfahrung sei.«

Wie wir sehen, sind die Hoffnungen, welchen derselbe Berichterstatter früher betreffs der elektrischen Beleuchtung beredten Ausdruck gegeben hat[2]), jetzt merklich herabgestimmt worden.

Demgegenüber ist nicht zu leugnen, daß anderwärts und unter anderen Verhältnissen mit der elektrischen Beleuchtung bessere Erfolge erreicht worden sind. So z. B. auf dem großen Bahnhof von La Chapelle der Nordbahngesellschaft, wo seit zwei Jahren die Güterböden mittels elektrischen Lichtes erhellt werden und wo man hierdurch die stündliche Arbeitsleistung jedes Arbeiters von 530 auf 680 Kilogramm (gegen 850 Kilogramm am Tage) gesteigert hat. Ueber diese Versuche ist gleichfalls eingehend Bericht erstattet worden und zwar von dem Ingenieur Herrn Sartiaux, welcher dieselben geleitet hat.

Hier benutzte man eine Gramme'sche Maschine von 100 Carcels Stärke, welche durch einen Motor von 2,5 Pferdekraft getrieben wurde; die Lampe war eine solche nach Serrin's System mit Regulator, die Kohle war Gasretortenkohle,

[1]) Vergl. S. 520 ff. Jahrg. 1878 dieser Blätter.
[2]) Vergl. S. 471 ff. Jahrg. 1878 dieser Blätter.

Digitized by Google

jedes Spitzenpaar brannte beinahe drei und eine halbe Stunde. Die Lampe war in eine große Laterne von 1 Meter Höhe und 0,5 Meter Durchmesser mit Scheiben von gewöhnlichem, mit Zinkweiß bestrichenen Glas gestellt; die Laterne befand sich 4,5 Meter über dem Erdboden und die Erleuchtung war in einem Umkreis von 40 Meter durchaus befriedigend.

Durch diese günstigen Erfolge veranlaßt hat man sechs Gramme'sche Maschinen aufgestellt, welche durch eine Lokomobile getrieben werden, und von denen stets eine Maschine zur Reserve außer Thätigkeit belassen wird. Die fünf anderen Maschinen speisen je eine Lampe mit Strom, doch genügt für gewöhnlich das Licht von vier Lampen. Nach den bisherigen Erfahrungen belaufen sich die Kosten der elektrischen Beleuchtung für die Lampe und Stunde auf 55,6 Centimes, sind also bedeutend geringer, als dies in Paris mit dem System Jablochkoff der Fall war. Selbst wenn man den zur Verzinsung und Amortisation nöthigen Betrag mit in Rechnung zieht, stellten sich auf dem Bahnhof von La Chapelle die Kosten der elektrischen Beleuchtung nur ganz unwesentlich höher, als diejenigen für die früher mittels 21 Flammen bewirkte Gasbeleuchtung, ein Unterschied, der durch die Erhöhung der durchschnittlichen Arbeitsleistung seitens des Verladungspersonals reichlich aufgewogen wird.

Bei Gelegenheit der von Herrn Sartiaux vorgenommenen photometrischen Messungen hat man eine Erscheinung genauer ergründet, die zwar schon früher beobachtet[1]), deren Ursachen aber nicht weiter erforscht worden sind: wir meinen die Erscheinung, daß bei Anwendung gleichgerichteter Ströme und bei Uebereinanderstellung der Kohlenstäbe, wie bei Serrin, nicht der Lichteffekt in der Horizontale der stärkste ist — wie bei Jablochkoff's nebeneinanderstehenden Stäben — sondern beinahe in der Vertikale. Sartiaux giebt als Formel für die Intensität J, des Lichts an einer Stelle, die um einen Winkel a tiefer liegt, als die horizontale, wenn J die Intensität in letzterer bedeutet und die positive Kohle oben ist:

$$J, = J\,(5.23 \sin. a + 1).$$

Es erklärt sich dies möglicherweise dadurch, daß bei gleichgerichteten Strömen stets das der negativen Kohlenspitze gegenüberstehende Ende des positiven Kohlenstabes kraterförmig ausgehöhlt wird und der Lichtbogen sich auch theilweise in diesem Krater bildet, dessen glühende Flächen das Licht nicht in der Horizontale durchlassen, sondern im Gegentheil nach unten zurückstrahlen.

Aus den eben erwähnten Beobachtungen ergiebt sich die Möglichkeit, durch Veränderung der Stellung der Kohlenstäbe oder der Richtung der Ströme nach Belieben die Leuchtkraft entweder nach oben oder nach unten konzentriren zu können, was unter Umständen sehr erwünscht sein wird. Wie bedeutend das Wachsen der Leuchtkraft je nach der Abweichung von der Horizontale sich gestaltet, zeigen die in La Chapelle angestellten photometrischen Messungen: der Lichteffekt in der Horizontale ohne Glocke war = 100 Carcels, unter einem Winkel von 20 Grad nach unten war sie = 337 Carcels, auf 45 Grad = 471, auf 80 Grad würde sie = 610 Carcels oder sechsmal stärker sein, als in der Horizontale.

Trotz dieser günstigen Einzelerfolge wird zweifellos der elektrischen Beleuchtung

[1]) Vgl. Extract from Report of Trinity House. London. Correspondence and Reports on the Subject of Comparative Trials of Electric Lights at the South Foreland. August 1876 to July 1877. S. 6 f. und Hippolyte Fontaine. L'éclairage électrique. Chapitre VI.

Digitized by Google

nur dann eine allgemeinere Verbreitung und Anwendung bevorstehen, wenn es gelingt, das Licht in dem Maße zu theilen, daß man an Stelle einer einzigen Lichtquelle von unangenehmer Stärke deren entsprechend mehrere von geringerer Kraft erhält.

---

32. Emdens Hochseefischerei.

I.

Von dem Flaggenstocke des am Schleusenkanal liegenden Hauptgebäudes der Emder Häringsfischerei-Gesellschaft weht die dreieckige Flagge.

Wie ein Lauffeuer geht's durch die Stadt, Einer sagt's dem Andern mit freudiger Erregung: »Der erste Logger ist binnen«. Gruppen von Menschen sammeln sich hüben und drüben in der Nähe des Hafens, um das schon länger erwartete Fahrzeug, welches den ersten Erntesegen von den unerschöpflichen Fruchtfeldern der Meeresgründe heimbringt, auffegeln zu sehen. — Und siehe, jetzt biegt es, den günstigen West und die Fluth benutzend, vom Dollart in den Schleusenkanal, schon aus der Ferne kenntlich an den stumpfen Masten, dem geraden Vordersteven und an der Linie in den deutschen Farben, die wie ein helles Band um den Schiffsrumpf läuft. — Ein Segel nach dem andern gleitet am Tauwerk herunter, die Fahrgeschwindigkeit vermindert sich und nach wenigen Minuten ist der Anlegeplatz erreicht. Die Taue schwirren vom Bord, das Schiff liegt fest und im Nu ist die Verbindung zwischen Verdeck und Festland durch rasch aufgeschobene Laufplanke hergestellt.

Ohne Zeitverlust beginnt das Entladungsgeschäft. Faß auf Faß rollt die Planken herunter in die Keller und Lagerräume, um hier unter den Händen geschickter Kuper und häringsverständiger Lagermeister geöffnet, umgepackt und wohl sortirt nach Größe und Beschaffenheit in blanke, saubere Fässer und Fäßchen von einer ganzen Tonne[1]) herab bis zu den niedlichen 64 stel Tönnchen untergebracht zu werden. Wenige Stunden nach Ankunft des ersten Loggers sind die Annahmestellen der Post und Eisenbahn gefüllt mit Tonnen und Tönnchen, in denen der delikate Emder Maatjes-Häring nach allen Ecken und Enden des Deutschen Reichs und darüber hinaus bis zur Donau und den Alpen versandt wird.

Es ist ein Ereigniß für die Stadt Emden, die Ankunft des ersten Häringsloggers; ist doch die Häringsfischerei eine nicht gering anzuschlagende Erwerbsquelle für die Bewohner und seit Jahrhunderten mit dem Geschicke und der Geschichte der alten, ehrwürdigen Stadt auf das Engste verwoben.

Bereits unter der Regierung der Gräfin Theda von Ostfriesland und auf deren Veranlassung wurde im Jahre 1553 eine Häringsfischerei-Anstalt errichtet, die bis zum Ende des 16. Jahrhunderts bestand. Damals besaß Emden 600 große und kleine Schiffe, und die Einwohnerzahl war durch die von Alba vertriebenen Niederländer, welche in Ostfriesland, namentlich in Emden, sichern Zufluchtsort fanden, bis auf 6000 gewachsen.

Erst nach Verlauf von 2 Jahrhunderten hört man wieder von einem Fischerei-Unternehmen, welches durch den Scharfblick und die Energie des großen Friedrich ins Leben gerufen wurde. — Im Jahre 1769 trat eine Gesellschaft zusammen, die 1770

[1]) Eine ganze Tonne hält 700 bis 900 Stück Heringe.

Digitized by Google

mit 6 Schiffen begann, durch Staatsbeihülfe kräftig unterstützt (der Staat zahlte für jedes auslaufende Schiff 300 Thaler Prämie) rasch emporblühte und 1805 bereits 57 Schiffe und 3 Jagerschiffe[1]) mit zusammen 1500 Mann Besatzung beschäftigte.

Die Zeitläufte der Jahre 1806 bis 15 hinderten das Aussenden der Emder Häringsflotte. Schiffe und Geräthe verfaulten im Hafen; ohne Prämie und Verdienst konnte die Gesellschaft die bedeutenden Unterhaltungskosten auf die Dauer nicht tragen, sie löste sich auf und verkaufte 1811 ihre sämmtlichen Schiffe, das Geräthe und später auch die Baulichkeiten. — Es bildeten sich bald darauf nach Wiedereinkehr einigermaßen geordneter Zustände 4 neue Gesellschaften, die mit größerem oder geringerem Erfolge ihre Schiffe hinausschickten. Einige Fangresultate sind aus den alten theils noch vorhandenen Büchern jener Gesellschaften zu ermitteln gewesen. So wurden im Jahre 1801 mit 43 Buisen[2]) der alten Gesellschaft noch 3528 Tonnen Häringe und Laberdan (Kablian) gefangen, 1815 3772; 1819 mit 52 Buisen der neuen Gesellschaften 1848 und 1820 2757 Tonnen.

Mittlerweile war Ostfriesland durch den bekannten Tausch gegen Lauenburg an Hannover gefallen, und als nun die hannoversche Regierung im Jahre 1819 auf jeden Centner fremden Härings 1 Thaler Eingangszoll legte, wodurch den Händlern der ausländischen Waare gegenüber ein Vortheil von 6 bis 8 Prozent erwuchs, schien das fernere Bestehen der Gesellschaften gesichert. Fast gleichzeitig jedoch wurde die Prämie zuerst auf 200 Thaler für das Schiff herabgesetzt und später nach langen Verhandlungen auf eine Gesammtbeisteuer von 9000 Thalern ohne Rücksicht auf die Zahl der Schiffe über 30 hinaus festgestellt, was für die damals vorhandene Zahl von 54 Schiffen den Gesellschaften einen Ausfall von 7200 Thalern jährlich ergab. -- Da nun die holländische Regierung 500 Gulden, d. s. 283⅓ Thaler, an Jahresprämie für jedes Schiff zahlte, so siedelte eine der Rhedereien unter ihrem Director, dem Konsul Abegg, mit 24 Buisen nach Enkhuizen in Holland über, um einerseits die größere holländische Prämie zu genießen, andererseits den in Emden verbleibenden 30 Fahrzeugen den Vollgenuß der Prämie von 300 Thalern per Schiff und Jahr zu sichern.

Man fischte nun mit 28 Buisen und 2 Jagerschiffen, später versuchte man 3, im Jahre 1828 sogar 4 Jager zu verwenden. Der eine Jager mußte den Fang nach Hamburg, der andere nach Emden bringen, um für die Waare einen bequemern Markt und ein größeres Absatzgebiet zu finden.

Vom Jahre 1834 an ging die Fischerei stetig zurück, die Zahl der seetüchtigen Buisen schmolz nach und nach bis auf 6 zusammen, die 1854 zum letzten Male auf den Fang ausgeschickt wurden, dann aber noch lange Jahre friedlich im Emder Hafen beisammen lagen, und sich in den langen, dunkeln Nächten, wenn der Wind durch das alte Takelwerk sauste, von den lustigen Fahrten zwischen den Hebriden und Orkneys, den Shetlands und Faröer erzählten, wie jedweder hören konnte, wer nur die etwas rauhe Sprache der ächzenden Masten, Planken und Taue verstand! Wie so manches Andere: Zeugen von Emdens altem Ruhme!

Der den Rhedern aus der Fischerei zugeflossene Gewinn wird nicht groß gewesen sein. Man darf jedoch nicht außer Acht lassen, welch reichen Verdienst der

[1]) Jagerschiffe sind schnell segelnde Fahrzeuge, welche nach den Fischereigründen geschickt werden, um den einzelnen Fischerbooten ihren ersten Fang abzunehmen und schnell zum Heimathshafen zu bringen.

[2]) Buisen nannte man damals die Fischerboote.

Digitized by Google

Verkehr einer Fischerflottille, die 3- bis 4mal während eines Sommers ein- und auslief, den Einwohnern der Stadt zuführte, ungerechnet den Nutzen, der den Kaufleuten aus dem Häringshandel an und für sich erwuchs.

Es wurden gefangen

im Jahr	1822	mit 27	Buisen	108	Tonnen	durchschnittlich	für	das	Schiff,
»	1824	» 25	»	109½	»	»	»	»	»
»	1834	» 16	»	245	»	»	»	»	»
»	1837	» 15	»	256½	»	»	»	»	»
»	1841	» 13	»	282	»	»	»	»	»
»	1844	» 12	»	253	»	»	»	»	»
»	1845	» 12	»	97	»	»	»	»	»
»	1846	» 11	»	82	»	»	»	»	»
»	1848	» 9	»	116	»	»	»	»	»
»	1852	» 10	»	71½	»	»	»	»	»

In den Jahren 1833 bis 39, 1840 bis 42, ferner 1844, 51 und 54 wurden für das Schiff durchschnittlich über 200 Tonnen erzielt. Vergleicht man die Fangergebnisse des Jahres 1841 mit denen von 1852, so sieht man, daß die Fischerei mehr wie jede andere Unternehmung von den Launen des Glücks abhängig ist.

Trotz dieser wenig aufmunternden Erfahrungen hatte sich 1857 bereits wiederum eine Aktiengesellschaft gebildet, die mit 25 Buisen von Neuem anfangen wollte. Der Verlust ihrer unversicherten Baulichkeiten durch Brand ließ die Sache nicht weiter als bis zur Entwerfung der Statuten gelangen. Man kann diesen Zufall insofern als einen glücklichen bezeichnen, als das neue Unternehmen mit seinen Schiffen nach der alten Bauart und seiner veralteten Fangmethode von vorn herein verfehlt gewesen sein würde. Die außerordentlichen Erfolge, welche das benachbarte Holland mit seiner Häringsfischerei erzielte, bewiesen nämlich, daß mit dem alten Verfahren gründlich gebrochen werden mußte.

Die Holländer vertauschten die Buisen mit dem Loggerschiff, einem Fahrzeuge, welches fest, seetüchtig und manövrirfähig gebaut, gleichzeitig aber so eingerichtet ist, daß die Fische sofort, nachdem sie an Bord kommen, gekehlt (d. h. geschlachtet), gesalzen und in Tonnen verpackt werden können, wodurch sie an Feinheit, Wohlgeschmack und Haltbarkeit bei weitem diejenigen übertreffen, bei welchen die Behandlung erst nach dem Landen geschieht. Der so behandelte holländische und deutsche Häring hat ein weißes speckartiges Fleisch, während der am Lande verarbeitete Hering der Norweger und Schotten, obgleich wegen der Nähe ihrer Fischereigründe oft nur kurze Zeit, meistens nur eine Nacht, zwischen dem Fange und der Verpackung liegt, einen an den Gräten befindlichen röthlichen Streifen zeigt, der namentlich den etwas älteren Fischen den bekannten thranigen und fauligen Geschmack giebt.

Ein zweiter Fortschritt bestand in der Anwendung von Netzen aus Baumwollgarn, die mittels Maschinen weit regelmäßiger geschlagen oder geknüpft werden können, als die früher gebrauchten, welche in der Winterzeit von den Fischerfrauen und Mädchen aus Hanfgarn gestrickt wurden. Die Widerstandsfähigkeit der baumwollenen Netze erhöht man durch das sog. Taanen, d. h. wiederholtes Gerben mit Catechu (terra japonica), und tränkt sie nachher in Leinöl, um das Gewebe vor dem Eindringen des Wassers zu schützen. Auf die sorgfältigste Vorbereitung der Netze in dieser Beziehung kann nicht genug Werth gelegt werden, da der ganze Erfolg der Fischerei von dem richtigen Grad der Biegsamkeit und Widerstandsfähigkeit

Digitized by Google

der einzelnen Maschen abhängt. Die jetzige Emder Fischereigesellschaft hat den Versuch, durch Unterlassung des Oelens der Netze etwa 6 000 *M.* jährlich zu ersparen, theuer bezahlen müssen. Die ungeölten Netze fingen schlecht, wurden mürbe, weil sie zuviel Wasser einsogen und oft tagelang aufeinander gepackt im Schiffsraum lagen; sie mußten ausgeschieden und endlich als alte Lumpen verkauft werden, wodurch der Gesellschaft neben dem Mißerfolge im Betriebe baare 90 000 *M.* verloren gingen.

Des besseren Verständnisses wegen dürfte es nöthig sein, etwas näher auf die eigenthümliche Fangweise des Härings einzugehen, wovon man sich im Binnenlande schwerlich einen annähernd richtigen Begriff macht.

In ungeheuern, oft Meilen breiten und langen Zügen wandert der Häring im Frühling aus den Tiefen des Atlantischen Ozeans und des nördlichen Eismeeres hinauf in die Gewässer der Nordsee, um hier auf den weit ausgedehnten, von seichtem Wasser bedeckten Sandbänken zu laichen, die junge Brut zu erziehen und gegen Ende Oktober die alten Winterquartiere: die Thäler des Ozeans, wohin weder Sturm noch Kälte reicht, wieder aufzusuchen. Im Mai erscheinen zuerst an der Westküste Schottlands die Vortruppen, aus dem jungen Volk (Maatjes-, d. h. Mädchen-Häringe) bestehend, während das Hauptheer im Juni nachfolgt, Ende desselben Monats und Anfangs Juli an der Ostküste Schottlands anlangt und nun nicht selten in Bänken von 5—6 Meilen Länge, 2—3 Meilen Breite und von wechselnder, aber immer bedeutender Tiefe zu ihren Brutplätzen nach der Doggersbank, Fischerbank, an die norwegische und dänische Küste, nicht selten auch durch den Sund und die Belte in die Ostsee ziehen.

Die Schwärme erscheinen selten an der Oberfläche, sondern ziehen gewöhnlich 40 Fuß und tiefer, wo ihnen natürlich weder Wind noch Wellenschlag, noch irgend ein anderes Hinderniß in den Weg treten kann. Wird der Zug jedoch durch irgend eine Veranlassung, als seichte Stellen im Meere, durch den Hunger und die Jagdlust auf die im Sonnenlichte schwimmenden Infusorien, oder gar auf der Flucht vor einem aus dem Eismeere in die civilisirten Gegenden der Nordsee verirrten Waale, der einige Tausend von ihnen zum Frühstück begehrt, an die Oberfläche getrieben, so schwimmen sie so dicht, daß eingesteckte Stangen eine Zeit lang stehen bleiben; das Meer erglänzt dann im schönsten Perlmutterschimmer und das Rauschen ihrer Schwimmbewegungen gleicht dem eines starken Platzregens.

Bemerkenswerth ist die Erscheinung, daß die Fische die oft Jahre lang innegehaltenen Straßen plötzlich verlassen, an sonst regelmäßig besuchten Plätzen im Meere und an den Küsten nicht mehr gesehen werden, dagegen an Stellen auftauchen, wo man sie früher niemals gesehen. Der norwegische Professor Sars, eine Autorität in Fischereisachen, hat beobachtet, daß die Häringe ihre Karawanenstraße mit den Strömungen verändern, und ihre Sommerquartiere allemal dort wählen, wo ihre gesuchteste Nahrung, der sog. Aat, ein Infusorium, erscheint. So langten im Jahre 1872 im Kieler Hafen, nachdem sich einige Tage vorher ein kleines krebsartiges Meerthierchen in unglaublichen Mengen gezeigt hatte, Heringe in solchen Schaaren an, daß drei Wochen hindurch täglich 200 000 Stück gefangen werden konnten. — Eine andere auffallende Erscheinung ist die, daß der Häring in Zügen niemals bei Tage und glatter See, sondern ausschließlich während der Nacht und bei lebhaft bewegtem Wasser gefangen wird; die Fischer behaupten, daß der Häring bei Tage und ruhigem Wasser die Netze bemerke und ihnen ausweiche.

Digitized by Google

Jedes Häringsnetz hat 720 × 300 Maschen, und 65 Netze gehören zu einer vollständigen Netzfleeth, woraus sich die erkleckliche Zahl von 14 040 000 Maschen ergiebt. Man denke sich nun die ganze Fleeth — durch Korkscheiben an der Oberkante getragen und durch Bleistücke an der Unterkante gestreckt gehalten —, wie eine Wand, die 6000 Fuß lang und 48 Fuß tief eine Fläche von etwa 300 000 □ Fuß bildet, senkrecht im Meere aufgestellt. — Die einzelnen Netze werden an einem zolldicken Tau (der Speerreep) eines neben dem andern mit Hanfstricken befestigt, so daß sie zusammen ein gewaltiges Netz ausmachen, an der Speerreep sitzen die Saisings, starke etwa 42 Fuß lange, ebenfalls senkrecht nach oben führende Leinen, welche auf 24 Fuß von der Speerreep, also 18 Fuß unter der Wasseroberfläche — um ein armdickes Tau, die waagerecht laufende Fleethreep — geknüpft und oben an Schwimmtönnchen (Boyen) befestigt sind; diese tragen die ganze Wand. Die Oberkante der Netzreihe ist also 40 Fuß, die Unterkante 90 Fuß unter Wasser. Die Fleethreep reicht weit über das erste Netz hinaus, an diese ist das Schiff befestigt, welches sich nun von der durch Wind und Wellen forttreibenden Fleeth nachziehen läßt; es »reitet der Fleeth nach«, wie die Fischer sagen.

Der erfahrene Fischer kennt die Anzeichen, die eine Häringskarawane verkündigen; die Netze sind ohne Unfall aufgestellt, in langer Linie tanzen die schwarzen Schwimmtönnchen auf den bewegten Wellen, in See und am Bord ist Alles fein in Ordnung, und jeder Mann auf seinem Posten.

Eine eigenthümliche Bewegung der Tönnchen zeigt an, daß die Spitze des Häringszuges gegen die Netze stößt, das Gros des gewaltigen Heeres drängt nach, Millionen drängen nach oben und gehen über die Speerreep hinweg, Millionen unter der Netzwand hindurch, aber Tausende, die versuchten, durch die Maschen des Netzes hindurchzuschlüpfen und mit dem spitzen Kopfe weit genug hineingerathen sind, bleiben an den Kiemen hängen. Nicht selten gleicht ein solcher Zug dem Petri's und bringt mehr denn 100 000 Stück Häringe ein, mitunter auch ist der Segen so groß, daß den Boyen, die von dem Gewichte der Fische unter Wasser gezogen werden, der Boden eingedrückt wird, wodurch die Netze untergehen, zerreißen und mit der reichen Beute in die Tiefe sinken; noch häufiger aber wächst der herbeigewünschte frische Wind zum verderblichen Sturme an, überrascht die Fischer beim Bergen der Netze und reißt die ganze kostbare Fleeth oder Theile derselben mit sich fort.

Selten bleibt die Fleeth den ganzen Tag über stehen, sondern wird Nachts — etwa 1 Uhr beginnend — aufgewunden; dies geschieht, um den Fang vor den Raubfischen, dem Kablian und dem Spierhai, die, sobald der Tag anbricht, über die in den Netzen zappelnde Beute herfallen würden, zu schützen. Mancher der Räuber aus der Schaar der Kablians, die stets das Schiff umschwärmen, um den Fisch- und Küchen-Abfällen aufzulauern, wird von der wachthabenden Mannschaft mit der Angel gefangen, geschlachtet, gesalzen und in Tonnen verpackt; den Spierhai schützt sein ungenießbares Fleisch vor gleichem Loose. Die Eingeweide des Kablians mit Ausnahme der thranreichen Leber, auch der Kopf, nachdem die Kehlstücke, Lippen und Backen (das Kiemenfleisch oder der sog. Kibbeling) von ihm abgenommen sind, werden ins Meer zurückgeworfen. Die letztgenannten Theile des Fisches sind als besondere Leckerbissen hochgeschätzt, das übrige Fleisch des Kablians kommt unter dem Namen Laberdan[1]) in den Handel.

[1]) Der Laberdan wird im Binnenlande noch wenig gewürdigt, weil man ihn nicht zu-

Digitized by Google

Auch auf die Verpackung der Häringe wird besondere Sorgfalt verwendet, dicht an dicht, in schraubenförmigen Windungen wird die Tonne gefüllt, luftdicht verschlossen, gemarkt und verstaut. Nach 5 bis 6 Tagen werden die Fässer, in denen der erste Fang geborgen, wieder hervorgeholt und geöffnet, um den leeren Raum, der durch das Zusammenschrumpfen der Heringe in den Fässern mittlerweile entstanden, durch Hinzupacken von Fischen ein und desselben Fanges auszufüllen; das Verhältniß ist 17 zu 14, d. h. von 17 Tonnen frischen Herings sind nach 6 Tagen soviel geschwunden, daß nur 14 volle Tonnen bleiben. Geht der Fang gut, so hat das Schiff in 10 bis 12 Tagen seine volle Ladung, d. h. 280 bis 340 Tonnen, je nach der Größe des Loggers, gewonnen und tritt die Heimfahrt an. Im Heimathshafen angekommen wird das Schiff mit allen Kräften entlöscht, mit frischen Netzen, Tonnen, Salz und Proviant versehen, so daß es nach 24 Stunden neu ausgerüstet wieder auslaufen kann. Gewöhnlich machen die Logger von Emden aus 4 Reisen, seltener 5, mitunter, wie auch in diesem Jahre, nur 3 Reisen.

Wie außerordentlich sich die Häringsfischerei in Holland nach Einführung der oben beschriebenen Verbesserungen gehoben, erhellt aus den nachfolgenden Zahlen, die den amtlichen Mittheilungen des Berichtes der Kommission für Seefischerei an das niederländische Ministerium für das Jahr 1877 entnommen sind.

Im Jahre 1866 wurde in Holland das erste Loggerschiff gebaut, jetzt zählt die Fischerflotte 94 solcher Fahrzeuge, während von den im genannten Jahre vorhandenen 80 Schiffen alter Bauart (hoekers en slopen) im Vorjahre nur noch 19 in Dienst gestellt wurden. Diese 113 Schiffe brachten im Jahre 1877 5113 Last à 14 Tonnen an, die einschließlich der außerdem binnengebrachten 2 117 400 Stück gesalzenen, doch nicht getonnten sog. Steurhäring einen Werth von 1 670 000 Gulden repräsentirten. Hierzu kommt nun noch die Küstenfischerei mit 69 414 Tonnen Pekelhäring und 41 748 080 Stück Steurhäringe, erstere im Werthe von 1 620 000 Gulden, letztere von 800 000 Gulden. Der Gesammtwerth der holländischen Häringsfischerei beziffert sich also für das Jahr 1877 auf 4 090 000 Gulden oder rund 7 Millionen Mark.

Die umstehend folgende Uebersicht umfaßt die Erfolge der Hochsee- und Küsten-Häringsfischerei Hollands in den letzten 10 Jahren, die Gesammtausfuhr, sowie den Theil derselben, welchen Deutschland davon für sich in Anspruch nimmt und den Holländern mit gutem deutschen Gelde bezahlen muß.

Es würde zu weit führen, wollte ich ebenso eingehend die holländische Frischfischerei behandeln; doch sei noch erwähnt, daß auch durch diese fernere Millionen erworben und dem Nationalreichthum jährlich regelmäßig zugeführt werden.

Werfen wir indessen, um eine Idee von der außerordentlichen Bedeutung dieses Erwerbzweiges für die Küstenländer der Nordsee zu gewinnen, nur einen Blick auf die Zahlen, mit denen England und Norwegen ins Feld rücken. Das erstere sendet mehr als 40 000 Fahrzeuge mit 200 000 Mann Besatzung auf den Härings- und Frischfischfang aus, der dem Lande 16 Millionen Pfd. Sterl., das sind 320 Millionen Mark, einbringt.

---

zubereiten versteht. Das Fleisch muß nämlich zunächst 48 Stunden lang gut auswässern, wobei das Wasser öftere Male durch frisches ersetzt werden muß. Der Fisch wird dann in kaltem Wasser auf das Feuer gesetzt und muß, ohne zu kochen, so lange in fast kochendem Wasser ziehen, bis er weich ist; er ist dann ebenso wohlschmeckend, als frischer Fisch.

Digitized by Google

Hochsee-Häringsfischerei.

Jahr.	Anzahl der Schiffe alter Konstruktion.	Anzahl der Schiffe neuer Konstruktion.	Fangergebniß Pekelhäring Tonnen.	Fangergebniß Steurhäring ungetonnte Stück.	Es hat eingebracht jedes Schiff Gulden.	Es hat eingebracht jede Reise Gulden.	Gesammtwerth Gulden.
1868....	80	11	38 514	2 150 060	5 568	4 559	779 000
1869....	49	28	29 904	1 539 650	6 194	3 235	643 000
1870....	69	51	70 882	5 265 000	9 553	3 771	1 164 400
1871....	58	64	77 896	5 366 000	11 718	3 971	1 429 600
1872....	44	64	60 438	1 655 200	10 303	3 660	1 112 780
1873....	34	68	77 406	2 710 100	15 020	4 440	1 532 000
1874....	31	83	66 122	1 349 700	11 346	3 377	1 293 440
1875....	25	90	59 486	826 000	10 103	3 358	1 161 900
1876....	17	92	56 103	1 021 550	13 701	4 498	1 493 400
1877....	19	94	71 585	2 013 400	14 750	4 306	1 670 600

Küsten-Häringsfischerei.

Jahr.	Anzahl der Schiffe	Fangergebniß Pekelhäring Tonnen.	Fangergebniß Steurhäring Stück.	Werth der Pekelhäringe Gulden.	Werth der Steurhäringe Gulden.	Gesammtwerth des Küstenfischerei-Ergebnisses Gulden.	Gesammtwerth der holländ. Häringsfischerei Gulden.	Ausfuhr Gesammt- Tonnen.	Ausfuhr nach Deutschland. Tonnen.
1868	212	4 594	74 043 900	92 824	681 812	774 636	1 553 636	37 480	29 820
1869	192	2 818	27 323 300	50 587	472 686	523 372	1 166 273	45 590	37 790
1870	189	4 130	59 025 320	67 850	679 127	746 977	1 911 377	75 270	55 930
1871	200	21 544	84 699 800	395 529	746 613	1 142 142	2 571 742	63 670	50 790
1872	208	22 248	39 350 800	409 962	632 252	1 042 214	1 154 994	80 150	68 520
1873	205	39 962	52 295 600	780 558	932 815	1 713 373	3 245 373	80 020	65 635
1874	218	46 519	27 582 320	907 179	432 671	1 339 850	2 633 290	84 920	69 160
1875	222	42 487	19 439 550	828 555	414 654	1 243 209	2 405 109	75 340	56 453
1876	229	58 221	37 478 165	1 547 148	722 209	2 269 357	3 762 757	64 487	44 893
1877	244	69 414	41 748 080	1 616 308	801 445	2 417 752	4 088 353	94 327	75 895

Ueber den heurigen Erfolg der norwegischen Fischerei und deren Stand sind die versprochenen Daten bislang nicht eingegangen; ich muß mich daher auf die höchst zuverlässigen Mittheilungen aus der bereits im Jahre 1870 erschienenen vorzüglichen Schrift von E. Marcard[1]) beschränken, wonach die großartigen Unternehmungen unserer nordischen Nachbarn, die seitdem unzweifelhaft noch bedeutend an Ausdehnung gewonnen, sich wie folgt beziffern.

[1]) Darstellung der preußischen Hochseefischerei ꝛc. von E. Marcard, Geh. Regierungsrath und vortragenden Rath im Ministerium für landwirthschaftliche Angelegenheiten.

Digitized by Google

Die jährliche Ausfuhr Norwegens beläuft sich auf 600 000 Tonnen Sommerhäringe und 200 000 Tonnen Winterhäringe, 22 Millionen Kilogramm Klippfisch, 12 Millionen Kilogramm Stockfisch, 60 000 Tonnen Leberthran, 35 000 Tonnen Fischrogen, 2 Millionen Hummern, für 1 Million Mark frische Fische und 350 000 Kilogramm Fischguano. Dies giebt einen Gesammtwerth der Ausfuhr von 30 Millionen Mark. Der Verbrauch des Landes an Fischen beträgt 10 Millionen Mark, so daß die norwegische Fischerei im Ganzen jährlich 40 Millionen Mark aufbringt und zu diesem Zweck 6000 Boote und 50 000 Menschen beschäftigt.

Diesen reichen Segen bietet die Nordsee (das Deutsche Meer) dem, der ihn holen will, in seinen unerschöpflichen Gründen, die sich theilweise bis vor die Thür Deutschlands, bis in die Nähe der friesischen Inseln erstrecken. (Forts. folgt.)

II. Kleine Mittheilungen.

Vervollständigung des unterseeischen Telegraphennetzes. Bekanntlich fand am 10. März d. J. in der Wohnung des Mr. Cyrus Field in New-York eine Festlichkeit statt, deren Veranlassung die an demselben Tage vor 25 Jahren geplante Legung des transatlantischen Kabels von Newfoundland nach der irischen Küste war. Das große Werk, welches mit einer vor nichts zurückschreckenden Energie nach unsäglichen Mühen und Enttäuschungen in dem Zeitraum von 12 Jahren und 4 Monaten vollendet wurde, bildete das erste Glied in der Kette der unterseeischen internationalen Verbindungen.

Aus den Berichten, welche uns amerikanische Zeitungen über jene Festlichkeit geliefert haben, entnehmen wir folgende Stelle der Rede, welche Mr. Field gehalten hat, und welche zeigt, wie wenig dieser unermüdliche Mann gesonnen ist, auf den bereits gewonnenen Lorbeeren auszuruhen:

»Nur eins ist noch zu thun, und ich hoffe, ich möge es erleben und daran theilnehmen: nämlich die Kabellegung von San Francisco nach den Sandwich-Inseln herzustellen, für die ich an diesem Tage vom König Kalakaua, aus der Hand seines heut Abend hier anwesenden Gesandten, eine Konzession erhalten habe, und von da nach Japan, wodurch die Inselgruppen des Stillen Ozeans mit den Festländern nach beiden Seiten hin — mit Asien und Amerika — in Verbindung gesetzt werden. Damit wäre denn der Drahtgürtel um die Welt vollendet.«

Im Anschluß hieran finde noch eine Notiz Platz, welche der »Deutschen Rundschau für Geographie und Statistik«, Jahrgang 1879, S. 316, entnommen ist, nach welcher die japanische Regierung einem Vertreter mehrerer Bankhäuser, Namens Cesare Morino aus San Francisco, die Konzession zur Legung eines Kabels zwischen San Franzisko und Yokohama verliehen hat. Augenblicklich bewirbt sich Morino bei der chinesischen Regierung um die Konzession, dieses Kabel bis Tientsin zu führen und von da eine Telegraphenlinie nach Peking zu bauen.

Hierdurch würde denn endlich das Himmlische Reich in unmittelbare telegraphische Verbindung mit der Außenwelt gebracht werden. Der Anschluß der chine-

Digitized by Google

sischen Leitungen an die große sibirische Linie, etwa bei Kiachta, würde dann nur noch eine Frage der Zeit sein.

Alles dies, und die Aussicht, daß in Folge der Ereignisse im Zululande die elektrischen Drähte in Kurzem von St. Vincent aus das Kap der guten Hoffnung umspinnen und von da den Anschluß in Indien suchen werden, berechtigt uns zu der Hoffnung, daß bald mehrere der klaffendsten Lücken im unterseeischen Telegraphennetz ausgefüllt sein werden.

Telegraphie in Victoria. Die Statistik dieser aufblühenden australischen Kolonie für 1877 giebt an, daß innerhalb ihrer Grenzen 206 Telegraphenämter vorhanden waren; die Linien, welche im betreffenden Jahre um 228 Kilometer Gestänge und 732 Kilometer Leitung vermehrt worden sind, haben Anschluß an das Telegraphennetz von Neu-Südwales und durch letzteres an Queensland und Neuseeland, außerdem aber auch an die Kabel der Eastern-Company nach Asien, Europa und Amerika. (Electrician.)

Das Reichs-Postamt zu Trier im Jahre 1775. Aus dem Trierischen »Wochen-Blättgen« vom 2. April 1775 wird uns nachfolgende Bekanntmachung nebst dem Postberichte des damaligen Kaiserlichen Reichs-Postamts in Trier mitgetheilt: Nachdem Se. Hochfürstl. Durchl. von Thurn und Taxis gnädigst für gut befunden haben, zu mehrerer Bequemlichkeit der Passagiers, den bis anhero üblich-gewesenen Postwagen-Tax dahin zu erleichtern, daß von Anfang des Monaths April bis den letzten September die Person, so sich des dermalen sehr commod eingericht- und in Riemen hangenden Postwagens von hier nach Coblenz bedienen will, an statt 14, nur 10 Kopfstück bis auf anderweitige Verfügung zu zahlen habe: also wird solches dem geehrten Publico zur Nachricht andurch ohnverhalten, zugleich hat man hiebey das Verzeichniß deren dahier ankommend- und abgehenden, sowohl reutend- als fahrenden Posten öffentlich kund machen wollen.

Ankommende Brief-Posten.	Abgehende Brief-Posten.
Deutsche Post.	**Deutsche Post.**
Dienstags und Samstags Morgens 8 Uhr.	Sonntags und Donnerstags Abends 8 Uhr.
Donnerstags Nachmittags um 4 Uhr mit dem Postwagen.	Montags Morgens längstens bis halb 8 Uhr mit dem Postwagen.
Französische Post.	**Französische Post.**
Sonntags und Donnerstags Abends 9 Uhr NB. so jedoch erst andern Tages ausgegeben wird; dann Mittwochs Morgens um 8 Uhr.	Dienstags und Samstags Morgens 8 Uhr, und Donnerstags Abends 8 Uhr.
Der Coblenzer Postwagen Donnerstags Nachmittags.	Der Coblenzer Postwagen Montags Morgens präcise 8 Uhr.
Der Luxemburger Postwagen Sonntags Nachmittags.	Der Luxemburger Postwagen Freytags Morgens präcise 6 Uhr im Winter, im Sommer um 7 Uhr.

Digitized by Google

Hiebey ist noch zu erinnern, daß die Paqueter, und sonstige Effecten, welche mit dem Postwagen sollen versendet werden, den Tag vorher überbracht werden müßen, indem Morgens frühe die Zeit zur Expedition bestimmet ist. Die Briefe müßen auch eine Stunde, vor obangesetztem Abgange der Posten, abgegeben werden, damit man solche in die gehörige Amts-Paqueter vorsichtig einzuschliessen Zeit haben möge: auf den Briefen welche nach Flecken, Dörfern, oder adelichen Höfen gehen, muß um sicherer Bestellung halben die nächste Stadt oder Post-Station angemerket seyn: auch ist zu merken, daß alle Briefe so mit Geld oder Geldswerth beschweret seynd (es mag auch so gering und leicht seyn als es wolle) an dem Postamt bey der Aufgabe muß angezeiget werden, um allen hieraus entstehen könnenden Verdrießlichkeiten auszuweichen, in gegenseitigen Falle, wann allenfalls ein dergleichen Brief wider Vermuthen verlohren werden sollte, so hat sich der Aufgeber diesen Verlust selbsten beyzumessen. Es dienet auch nicht minder zur fernern Nachricht, daß die Briefe, so auf die Post geleget seynd, und hernach zuruck begehret werden, keinem Fremden, ja dem Aufgeber selbsten nicht, ohne vorherig geschehener Vorzeigung, des auf dem Briefe abgedruckten Pettschaft verabfolget werden können. Schlüßlich wird künftighin nicht mehr gestattet, wegen vielem geschehenen Unterschleif und sonstigem Unfug, daß Personen, so sich des Postwagens bedienen wollen, unterwegs, oder auf der Straßen einsitzen dörfen, sondern selbige müßen bey der Expedition auf dem Postamt, bey Verlust der allenfalls schon bezahlten Fracht, aufsteigen: wie nicht minder verbotten ist daß die ankommende Personen ehender als an dem Postamt absteigen dörfen.

Kaiserl. Reichs-Postamt
in Trier.

Briefboten aus älterer Zeit. Eine Reihe von Abbildungen der Briefboten aus älterer Zeit im Besitz des Postmuseums (Abtheilung P. des Kataloges) ist im Archiv bereits früher besprochen worden. Neuerdings ist dieser Sammlung ein interessantes Blatt nach einem Gemälde von Hans Holbein dem Aelteren vom Jahre 1512 einverleibt worden, welches einen bayerischen Postboten jener Zeit darstellt. Das Originalgemälde, gegenwärtig Eigenthum der Bildergalerie in Augsburg, war ein Theil eines Flügelaltars, welchen Holbein für das Augsburger Katharinenkloster malte, und stellt eine Legende aus dem Leben des heiligen Ulrich dar. Nach Woltmann[1]) ist die Geschichte, welche das Bild behandelt, folgende: »St. Ulrich sehen wir mit dem heiligen Conrad[2]), Bischof von Constanz, an der mit Speisen besetzten Tafel. Eines Donnerstags Abends haben sie sich zum Mahle gesetzt, aber wohl so fromme und erbauliche Gespräche gehalten, daß sie gar nicht gemerkt, wie die Zeit dahingegangen und Mitternacht längst verstrichen war. Da kommt ein Bote des Herzogs von Bayern an, der einen Brief für den heiligen Bischof von Augsburg überbringt, und dieser reicht dem Boten als Lohn einen Gänseschenkel, was sich allerdings am neuangebrochenen Freitag, da das Fasten vorgeschrieben ist, nicht ziemt. Den Schluß der Geschichte, der hierzu die Ergänzung bildet, stellen einige kleine Figuren im Hintergrunde dar. Der Bote hat den heiligen Ulrich wegen seiner Fastenübertretung bei dem Herzoge verklagt, und zum

[1]) »Holbein und seine Zeit« von Alfred Woltmann. Leipzig 1874.
[2]) Nach Anderen soll Bischof Wolfgang der Gefährte des heiligen Ulrich sein.

Digitized by Google

vollständigen Beweis das geschenkte Corpus delicti mitgebracht. Doch als er den Gänseschenkel aus seiner Tasche hervorziehen will, hat er statt desselben einen Fisch in der Hand. Starres Entsetzen ergreift den Kläger! Vor Schreck bleibt ihm der Mund offen stehen. Ebenso sprechend und ausdrucksvoll, trotz des kleinen Maßstabes der Figuren, ist auch die verwunderte Miene und das leise überlegene Lächeln des Herzogs, welcher den Denuncianten abfertigt. Aeußerst lebhaft und frisch ist die Schilderung der Hauptscene gehalten. Eilig, wie er gelaufen kam, möchte der Bote, der auf Verrath sinnt, sich wieder aus dem Staube machen, und wagt dem vornehmen Heiligen kaum in das Auge zu sehen. Auf dem Briefe mit angehängtem Siegelverschluß, welchen der Bischof Conrad betrachtet, während St. Ulrich den Boten abfertigt, ist die Aufschrift: »Dem Heyligen Sant. Vlrich« zu lesen. Alle Einzelnheiten des Bildes, die architektonische Staffage, die Gewänder der Figuren sind mit großer Sorgfalt behandelt. Der Briefbote ist mit kurzem blauem Radmantel bekleidet. Auf der rechten Seite unter der Schulter ist das bayerische Wappen mit blauen und silbernen Rauten angebracht. Der hembartige Leibrock ist gelb, die Hose blau, unter dem Knie mit gelbem Bande gebunden. Vom Leibgürtel hängt links ein kurzes Schwert, rechts die Botentasche herab. Die linke Hand hält einen blauen breitkrämpigen Hut, die Schuhe sind von gelbem Leder. Das jugendliche Gesicht des Boten trägt intelligente Züge. Die Haare sind an den Seiten lang, über der Stirn rund geschnitten.

Der Jahresbericht der Direction der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft für 1878 weist zum ersten Male seit vier Jahren wieder eine Dividende für die Aktionäre aus. Der Betriebsüberschuß belief sich auf insgesammt ..... 3 239 060 ℳ,
davon ab an Zinsen für die Prioritätsanleihen, Abschreibungen vom Werth der Schiffe u. s. w. ..... 2 189 060 »
es verblieb mithin ein Reingewinn von ..... 1 050 000 ℳ,
was auf das Aktienkapital von 15 Millionen Mark eine Dividende von 7 Prozent ergiebt.

Die Zahl der mit den transatlantischen Dampfschiffen der Gesellschaft beförderten Passagiere aller Klassen belief sich auf der Linie

nach New-York	auf	15 798	Personen	gegen	13 880	im	Jahre	1877,
von » »		8 687	»	»	8 115	»	»	»
nach Westindien	»	1 167	»	»	1 225	»	»	»
von » »		567	»	»	468	»	»	»
im Ganzen		26 219	Personen	gegen	23 688	im	Jahre	1877.

Der gesammte Waarenverkehr umfaßte

nach und von New-York		161 600	cbm	gegen	162 000	cbm	im Jahre	1877,
» » » Westindien		48 700	»	»	49 000	»	» »	»
im Ganzen		210 300	cbm	gegen	211 000	cbm	im Jahre	1877.

Neben der Zunahme des Passagierverkehrs schreibt der Bericht die Besserung der finanziellen Ergebnisse des Unternehmens namentlich dem Umstande zu, daß man die bereits im vorhergegangenen Jahre in Aussicht genommenen durchgreifenden

Digitized by Google

Finanzmaßregeln während des Jahres 1878 zur Ausführung gebracht habe, sowie daß es durch den Verkauf von fünf transatlantischen Dampfschiffen gelungen sei, das überflüssige und kostspielig zu unterhaltende Inventar zu räumen und aus dem Erlös einerseits einen namhaften Theil der Prioritätsschulden zu tilgen, andererseits eine Umgestaltung der westindischen Linie herbeizuführen. Bei Einrichtung des Betriebes auf dieser Linie im Jahre 1870 hatte man darauf gerechnet, daß der Verkehr von Kajütenpassagieren — welcher bei dieser Linie allein in Betracht kommt — ein ebenso lebhafter sein würde, wie auf den französischen und englischen Linien. Diese Erwartung hat sich jedoch, trotzdem für die Ausstattung, Bemannung ꝛc. der Schiffe fortwährend große Opfer gebracht wurden, im Laufe der Jahre nicht erfüllt, wogegen der Waarenverkehr sich im Wesentlichen nach Wunsch gestaltete. Wollte man aber auf letzteren Zweig des Betriebes gebührend Bedacht nehmen, so eigneten sich die vornehmlich für den Passagierverkehr eingerichteten Dampfer nicht dazu, mit den Transportdampfern der englischen und französischen Gesellschaften die Konkurrenz zu bestehen, da letztere für ihren Zweck eigens gebaut sind und bei größerer Ladungsfähigkeit mit viel geringerer Mannschaft und weniger Kohlenverbrauch fahren können. Um deshalb dem Betriebe auf der westindischen Linie eine dauernde Rentabilität zu sichern, wurden, wie bereits oben erwähnt, nach und nach fünf Schiffe der bisherigen Bauart veräußert und aus dem Erlöse fünf neue Dampfer für den Waarentransport erbaut. Die Beförderung von Kajütenpassagieren auf der westindischen Linie ist dagegen gänzlich eingestellt worden.

Als besondere Begünstigung wird in dem Jahresberichte dankend hervorgehoben, daß der Gesellschaft vom General-Postamte die Befugniß ertheilt worden sei, ihrer Firma die Bezeichnung »Kaiserlich Deutsche Post« voranzusetzen zu dürfen.

III. Zeitschriften-Uebersicht.

1) **L'Union postale.** Journal publié par le bureau international de l'Union générale des postes. No. 4. Berne, 1er Avril 1879.

Der Etat der Französischen Post- und Telegraphenverwaltung für das Jahr 1879. — Gründung eines öffentlichen Postwesens in China. — Der Weltpostvertrag im Deutschen Reichstage. — Nekrolog. — Postalische Bücherkunde.

2) **Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten. Nr. 15. Berlin, 11. April 1879.

Die Verhandlungen des Reichstages über den Etat der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für 1879/80 (Schluß). — Der Bericht der Reichstagskommission über den Etat der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für 1879/80 (Schluß). — Einrichtung neuer Telegraphenämter. — Drucksachen, Geschäftspapiere und Waarenproben im Weltpostvereinsverkehr. — Personal-Nachrichten. — Die Telegraphenschule. — Vereinswesen. — Elektromotograph. — Korrespondenzen. — Kleine Mittheilungen. — Ausland. — Vermischtes. — Redaktionsschalter.

3) **Annalen des Deutschen Reichs** für Gesetzgebung ꝛc. 1879. Nr. 7.

Die in den deutschen Staaten bestehenden gesetzlichen Bestimmungen über die Familienfideikommisse. Von Dr. William Lewis. — Die Entwickelung der Justiz-

Digitized by Google

gesetzgebung des Deutschen Reichs in den Jahren 1877 und 1878. Von Dr. W. Endemann. — Bericht über die Thätigkeit des Reichskommissars zur Ueberwachung des Auswandererwesens während des Jahres 1878. — Uebersicht der Erntemengen und Anbauflächen der wichtigsten landwirthschaftlichen Produkte im Deutschen Reiche für das Jahr 1878. — Internationale Handelsverträge. — Miscellen.

4) **Unsere Zeit.** Deutsche Revue der Gegenwart ꝛc. 7. Heft. 1. April 1879.

Die Pest von Astrachan. Von Dr. J. Hermann Baas. — Zur Geschichte der zeitgenössischen Poesie Englands. Von Miß A. Mary F. Robinson in London. — Der orientalische Krieg in den Jahren 1876 bis 1878 — Chronik der Gegenwart. — Todtenschau. — Politische Revue.

5) **Geographische Nachrichten für Welthandel und Volkswirthschaft.** Herausgegeben vom Central-Verein für Handelsgeographie durch Dr. O. Kersten. Berlin. I. Jahrgang. Heft 2 und 3.

Vereinsnachrichten. — Süd-Brasilien in seiner Bedeutung für die deutsche Kolonisation. Von A. W. Sellin. — Skizze von Süd-Brasilien mit Karte. Von H. Lange. — Die Beziehungen Deutschlands zu der Argentinischen Republik. Von G. Koch. — Die deutsche Auswanderung. Von Lammers. — Notizen über Uruguay. Von K. Brämer. — Unsere Landsleute am Pozuzofluß in Peru. Von E. Braß. — Lage des Importhandels in Süd-Brasilien. — Eisenbahnen und Kohlenlager in Süd-Brasilien. — Vergleichende Münztabelle. — Dampfschifffahrt zwischen Hamburg und Südamerika. — Warnung für Auswanderer nach Guatemala. — Vereinsangelegenheiten.

6) **Dr. A. Petermann's Mittheilungen aus Justus Perthes' geographischer Anstalt.** Herausgegeben von Dr. J. Brehm und Dr. M. Lindeman. 1879. III.

Reisenachrichten aus Sibirien. — Die peruanischen Expeditionen zur Erforschung des oberen Amazonenstroms und seiner Nebenflüsse. — Die Lena und ihr Flußgebiet. Von N. Latkin. — Geographische Nekrologie des Jahres 1878. — D. Savorgnan de Brazza's Reise auf dem oberen Ogowe und zu den westlichen Zuflüssen des Congo. — Al. Sibiriakoff's Expedition in das Sibirische Eismeer durch die Beringstraße im Sommer 1879. — Geographischer Monatsbericht. — Geographische Literatur. — Karten.

7) **Telegraphic Journal.** April 1.

The Cape Cable. — New Experiments upon Telephone without Diaphragms, by the Count du Moncel. — Edison's New Telephone Receiver. — Note on the Distinctive Features of the Microphone, by M. Navez. — Bramão's Telegraph Instrument. — Professor Hughes on Induction. — A New Kind of Telegraph Cable. — Fuller's Electric Light. — Correspondence. — Schuckert's Dynamo-Electric Machine. — Notes. — New Patents 1879. — Proceedings of Societies. — City Notes.

Herausgegeben im Auftrage der Kaiserlichen Post- und Telegraphenverwaltung.

Berlin, gedruckt in der vormaligen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (unter Reichsverwaltung).

Digitized by Google

Archiv für Post und Telegraphie.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

№ 9. Berlin, Mai. 1879.

Inhalt: I. Aktenstücke und Aufsätze: 33. Das neue Reichs-Post- und Telegraphengebäude in Emden. — 34. Das japanische Postwesen im Jahre 1877/78. — 35. Die Telegraphie in Japan im Finanzjahr 1876/77. — 36. Emdens Hochseefischerei. (Schluß.) — 37. Die Edelmetall-Produktion der Erde. — 38. Die neuesten Erforschungen in Westafrika. — 39. Die asiatische Türkei.

II. Kleine Mittheilungen: Einführung des Postauftragsverfahrens in Frankreich. — Der Worttarif bei der österreichischen Telegraphie.

III. Zeitschriften-Uebersicht.

I. Aktenstücke und Aufsätze.

33. Das neue Reichs-Post- und Telegraphengebäude in Emden.

Am 1. April d. J. fand in Emden unter reger festlicher Betheiligung der Bürgerschaft und Behörden die feierliche Einweihung des neuen Post- und Telegraphengebäudes statt.

Das Anwachsen des Verkehrs in der altberühmten Haupthafenstadt Ostfrieslands, besonders auch die hervorragende Bedeutung, welche der Platz durch die dort mündenden unterseeischen Kabelleitungen*) als Knotenpunkt eines internationalen Telegraphenverkehrs gewann, ließ das frühere Postgebäude immer mehr als unzureichend erscheinen, zumal die Wiedervereinigung der Telegraphie mit der Postverwaltung das Bedürfniß nahe legte, den ersteren Dienstzweig, welcher bis dahin in gemietheten Räumen außerhalb des Posthauses untergebracht war, auch räumlich mit dem Postbetriebe zu vereinigen.

Nachdem durch den Ankauf von fünf zusammenhängenden Grundstücken in bevorzugter Lage der Stadt ein genügender Flächenraum für ein neues den Anforderungen entsprechendes Gebäude gewonnen worden war, erfolgte im Jahre 1875 die Aufstellung des Bauplanes. Bei demselben mußte darauf Rücksicht genommen werden, daß für das zu errichtende stattliche Haus ein ausreichend fester Grund erst nach Durchdringung der weichen Auflagerungen des Marschbodens in nicht uner-

*) Vergl. Arch. f. P. u. T. Jahrg. 1876 S. 487 ff.

Digitized by Google

heblicher Tiefe gewonnen werden konnte. Der Bauleitung war hierdurch eine besonders schwierige und interessante Aufgabe gestellt. Unter Ueberwindung aller durch die Oertlichkeit sich darbietenden Schwierigkeiten gelang es, den Grundbau im Juni 1877 zu vollenden. Die Ausführung des Rohbaues nahm den Rest dieses Jahres in Anspruch, während des darauf folgenden Jahres konnte die Herstellung der monumentalen Außenseite und der innere Ausbau so weit gefördert werden, daß das Gebäude im Frühjahr 1879 als vollendet und bewohnbar dastand.

Das neue, im Style der Renaissance aufgeführte Haus bildet einen Eckbau an der Großen Brück- und Graupferdstraße. Es ruht auf Senkpfeilern, welche ungefähr 10 Meter tief durch die lockeren, aus Darg und Klei bestehenden oberen Erdschichten bis auf eine feste Sandschicht hinabgelassen sind. Das Mauerwerk der Fassaden ist mit Kunstthonsteinen verblendet, deren verschiedenartige Farben die Schönheit der architektonischen Linien noch besonders hervorheben.

Der Haupteingang zu dem Gebäude befindet sich an dem Eckabschnitte am Zusammenstoß der obenerwähnten beiden Straßen. Ueber demselben erhebt sich ein schöngeformter Thurmbau, in welchem eine mit drei Zifferblättern versehene Uhr angebracht ist. Zwei überbaute Thoreinfahrten führen zu dem geschlossenen Posthofe.

Das Erdgeschoß des Gebäudes ist ausschließlich für die Zwecke des Postbetriebes eingerichtet. Im ersten Stockwerk befinden sich die Diensträume des Telegraphenamts und die Dienstwohnung des Vorstehers desselben. Das zweite Stockwerk enthält die Räume für den Betrieb der Vereinigten deutschen Telegraphengesellschaft und für die Abtheilung der Indo-European-Telegraph-Company, sowie die Dienstwohnungsräume für den Postamtsvorsteher.

Die Größenverhältnisse des Baues, dessen äußere Formen und vortheilhafte Lage verleihen demselben ein stattliches Gepräge, so daß das Gebäude mit Recht als eine Zierde der Stadt bezeichnet werden darf. Dabei sind über der äußeren Form die Ansprüche an Zweckmäßigkeit im Innern keineswegs übersehen, sondern es ist der bei allen Neubauten der Post- und Telegraphenverwaltung leitende Grundsatz: für das Publikum bequem gelegene, ausreichende und allen billigen Rücksichten auf äußere Ausstattung entsprechende Räume, für die Beamten aber helle, luftige und gesunde Arbeitsstätten zu schaffen, überall zur vollen Geltung gekommen.

Welche Anforderungen allein hinsichtlich des Telegraphenbetriebes erfüllt werden mußten, läßt sich ermessen, wenn man berücksichtigt, daß in Emden 28 Leitungen einmünden, von denen 15 ausschließlich dem internationalen und 13 dem inneren Verkehr dienen. Bei dem Kaiserlichen Telegraphenamt sind 29 Beamte in Thätigkeit, welche auf 1 Hughes-Apparat und 22 Morse-Apparaten arbeiten. Die Betriebsstelle der Vereinigten deutschen Telegraphengesellschaft beschäftigt 20 Beamte auf 1 Hughes- und 8 Morse-Apparaten, die Abtheilung der Indo-Europäischen Telegraphengesellschaft 6 Beamte für die Linie nach England und für die Leitung Emden-Berlin-Warschau-Odessa-Kertsch-Indien mit 2 Apparaten. Im Ganzen sind ungefähr 2000 Batterie-Elemente aufgestellt.

Um der Freude über das schöne, als neuer Schmuck für die Stadt gewonnene Bauwerk Ausdruck zu geben, hatten Vertreter der Stadt und der Bürgerschaft zur Einweihung des neuen Gebäudes besondere Festlichkeiten veranstaltet. Die meisten Häuser der Stadt, insbesondere das ehrwürdige Rathhaus, prangten in reichem Flaggenschmucke.

In früher Morgenstunde, wie der nimmer ruhende Post- und Telegraphen-

Digitized by Google

betrieb es verlangte, versammelten sich, an der Spitze die Vertreter des an persönlicher Betheiligung dienstlich verhinderten Herrn General-Postmeisters, die Vorsteher und Beamten der in das neue Gebäude einzuführenden Betriebsämter, nebst den an der Bauleitung betheiligt gewesenen Baubeamten. Nach einem Umgange durch sämmtliche Diensträume des Gebäudes erklärte der Herr Geheime Ober-Regierungsrath Kind als technischer Leiter der Bauangelegenheiten bei der obersten Post- und Telegraphenverwaltung den Bau für in allen Theilen vollendet und gab vor der im Dienstzimmer des Postamtes vereinigten Versammlung mit kurzen Worten der Befriedigung darüber Ausdruck, daß ihm die Erfüllung seiner Pflicht einer eingehenden Besichtigung des Baues um so mehr habe zur Freude gereichen können, als das Ergebniß der Besichtigung ein durchaus günstiges gewesen sei und die Räume des neuen Hauses sich zur Aufnahme der verschiedenen Dienstzweige, für welche es bestimmt, als wohl vorbereitet erwiesen hätten. Andere Kräfte hielten nunmehr in das Gebäude ihren Einzug, um darin zu schalten, zu walten und es zu erhalten; dem Baumeister, dessen Aufgabe jetzt erfüllt, bleibe als dauernder Lohn die Erinnerung an sein Werk, auf das er mit Freude und Befriedigung zurückblicken dürfe.

Der Herr Geheime Ober-Postrath Sachse gedachte als Vertreter des Herrn General-Postmeisters der Geschichte des Baues und der Schwierigkeiten, welche elementare Verhältnisse demselben anfänglich entgegengesetzt, ohne darum die Gestaltung des Werkes stören zu können. Er hob hervor, wie es der rastlosen Fürsorge des obersten Leiters der Post- und Telegraphenverwaltung, Dank der einsichtigen Bemühungen der bauleitenden Kräfte, auch hier gelungen sei, den Beamten zweckmäßige und gesunde Räume zu schaffen, welche geeignet seien, die ihnen obliegenden schweren Berufspflichten zu erleichtern. Unter dem Danke an Alle, welche durch vereinigte Mühe zu dem Gelingen des Werkes beigetragen, übergab der Herr Redner das Gebäude dem Chef des Bezirks, Herrn Ober-Postdirektor Starkloff, worauf dieser den Dienstbetrieb in den neuen Räumen mit einem dreimaligen Hoch auf Seine Majestät den Kaiser eröffnete.

Bei einer Fahrt der an der Feier Betheiligten auf dem Dollart, sowie während des Festmahls, welches im Saale der Clubgesellschaft die angesehensten Bewohner der Stadt mit den Spitzen der Reichs- und Landesbehörden vereinigte, wurde der Freude, welche man in Emden über das treffliche Gebäude empfindet, von allen Seiten ein lebhafter Ausdruck gegeben.

34. Das japanische Postwesen im Jahre 1877/78.*)

Der Rechenschaftsbericht des japanischen General-Postmeisters für das Jahr 1877/78 weist zum ersten Mal seit der im Jahre 1872 erfolgten Einrichtung der japanischen Post nach westländischem Muster einen Einnahme-Ueberschuß auf.

Den Lesern des Post- und Telegraphen-Archivs ist aus den früheren Mittheilungen über die Ergebnisse des japanischen Postwesens bekannt, daß das junge Institut bisher stets eines verhältnißmäßig bedeutenden Zuschusses aus Staatsmitteln bedurft hat, so im Jahre 1874 einen solchen von 149 946 Yen, im Rechnungsjahre 1875/76 118 043 Yen, im Rechnungsjahre 1876/77 96 506 Yen. Das Rechnungsjahr 1877/78 ergab dagegen einen Ueberschuß von 45 283 Yen. Dabei

*) Archiv f. Post u. Telegr. Jahrg. 1876 S. 147 ff.; 1877 S. 451 ff.; 1878 S. 427 ff.

Digitized by Google

ist noch zu berücksichtigen, daß der japanischen Postverwaltung, wie dies schon in jenen früheren Mittheilungen hervorgehoben worden ist, verschiedene Ausgaben für andere Zweige der Staatsverwaltung, z. B. für Marinezwecke, zur Last fallen, welche mit dem eigentlichen Postbetriebe nichts gemein haben.

Die Gesammteinnahme der japanischen Postverwaltung im Jahre 1877/78 mit 813 778 Yen setzt sich zusammen aus:

788 295	Yen	für	verkaufte Postwerthzeichen, gestempelte Briefumschläge ꝛc.,
2 320	»	»	Gefachgebühren,
960	»	»	Beförderung der englischen Post zwischen Yokohama und Shanghai,
18 303	»	an	Postanweisungsgebühren,
1 273	»	»	Gebühren aus dem Postsparkassenverkehr,
1 681	»	»	Prüfungsgebühren (für Seeleute, Maschinisten ꝛc.),
946	»	»	verschiedenen Einnahmen,
zus. 813 778	Yen.		

Von den Ausgaben entfielen:

250 555	Yen	auf	Gehälter, Reisekosten ꝛc. der Beamten,
396 581	»	»	Transportkosten,
29 784	»	»	Anschaffungs- und Unterhaltungskosten für Ausstattungsgegenstände,
28 132	»	»	die Kosten für die Herstellung der Postwerthzeichen ꝛc.,
3 447	»	»	die Zinsen für die von den Postmeistern geleisteten Vorschüsse für den Postanweisungsverkehr,
9 105	»	»	Bankosten,
1 514	»	»	Unterhaltung des Postpferdestalles in Tokio,
22 541	»	»	die Entschädigung an eine Privattransportanstalt für Beförderung von Geldsendungen in Staatsdienstangelegenheiten,
1 046	»	»	den Beitrag für das internationale Postbüreau in Bern,
6 000	»	»	die Kosten für die Dampfschifffahrt zwischen Japan und den Loochoo-Inseln,
19 790	»	»	übrige Ausgaben,
zus. 768 495	Yen.		

Besonders erfreulich ist das erzielte günstige Ergebniß insofern, als dasselbe nicht etwa auf fiskalische Maßregeln zurückzuführen ist, sondern seinen Grund lediglich in dem Aufschwung des Verkehrs hat; denn die Zahl der durch die japanische Post beförderten Sendungen ist im Jahre 1877/78 um 23 Prozent gegen das Vorjahr, um mehr als 56 Prozent gegen das Jahr 1875/76 gewachsen.

Die Gesammtzahl der Postsendungen belief sich im Jahre 1877/78 auf 47 192 286 Stück (gegen 38 321 971 Stück im Jahre 1876/77).

Darunter 24 983 419	gewöhnliche Briefe,	im inneren Verkehr.
763 037	Einschreibbriefe,	
10 036 960	Postkarten,	
996 395	Dienstbriefe,	
9 616 098	Zeitungen,	
400 278	Bücher, Waarenproben ꝛc.,	
127 614	Geldbriefe	

Digitized by Google

155 490 gewöhnliche Briefe,		
2 713 Einschreibbriefe,		im Verkehr mit dem Auslande.
496 Postkarten,		
99 212 Zeitungen, Waarenproben ꝛc.		

Die Zahl der Postanstalten wurde im Laufe des Jahres um 48 Postämter, 3 Postagenturen und 347 Verkaufsstellen für Postwerthzeichen vermehrt. Am Schlusse des Jahres waren im Ganzen in Thätigkeit: 3792 Postämter, 154 Postagenturen und 1263 Verkaufsstellen für Postwerthzeichen. Nicht weniger als 19 Postgebäude wurden in dem einzigen Jahre durch Feuer zerstört und mußten neu aufgebaut werden.

Das Personal der Postverwaltung besteht aus 98 höheren Verwaltungsbeamten, 4791 Betriebs- und 2013 Unterbeamten, zusammen 6902 Personen, oder 624 mehr als im Vorjahre.

Die Vermehrung der Postkurse beschränkte sich auf 73 Ri (= 292 km), dagegen wurden auf den vorhandenen Postkursen mit einer Gesammtlänge von 55 272 km im Postbeförderungsdienste zurückgelegt 33 556 156 km, oder 11 523 148 km mehr als im Vorjahre. Es ergiebt sich somit eine Vermehrung der Leistungen im Beförderungsdienste um mehr als ein Drittel gegenüber den Leistungen des vorhergegangenen Jahres.

Die Zahl derjenigen Postämter, welche zugleich den Postanweisungsverkehr zu besorgen haben, wurde im Laufe des Jahres um 16 vermehrt, so daß am Ende des Jahres im Ganzen 333 Aemter für diesen Geschäftszweig vorhanden waren. Gleichwohl ist der Umfang des Postanweisungsverkehrs gegen das Vorjahr erheblich geringer geworden.

	Postanweisungen.		Yen.
Es wurden im Jahre 1877/78 eingezahlt auf	204 367	zusammen	2 790 363
» » 1876/77 »	247 505	mit	4 288 946
Mithin im Jahre 1877/78 gegen das Vorjahr weniger	43 138	mit	1 498 583

Im Vergleich mit dem Jahre 1875/76 hat die Zahl der Postanweisungen zwar um 17 788 Stück zugenommen, die Gesammtsumme der Einzahlungen beträgt dagegen 942 082 Yen weniger.

Die Einnahme an Gebühren aus dem Postanweisungsverkehr belief sich auf 18 302 Yen, um 7534 Yen weniger als im vorhergegangenen und um 2835 Yen weniger als im Jahre 1875/76.

Als Erklärung für diesen stetigen Rückgang des Postanweisungsverkehrs fügt der Bericht des japanischen General-Postmeisters bei, daß früher die Einrichtungen für den Geldverkehr sehr mangelhaft gewesen seien, und daß selbst der Umsatz größerer Summen mittels Postanweisungen stattgefunden habe. Seitdem aber in verschiedenen Theilen des Landes größere Bankanstalten errichtet worden seien, beschränke sich der Postanweisungsverkehr immer mehr auf seinen eigentlichen Zweck, nämlich auf den Austausch kleinerer Summen. Es gehe dies auch daraus hervor, daß der Durchschnittsbetrag einer Postanweisung im Jahre 1877/78 nur noch ungefähr 4 Yen gewesen sei.

Die Zahl der unbestellbaren Briefe belief sich auf 36 850 Stück. Davon konnten durch Vermittelung des Büreaus für unbestellbare Briefe 26 205

Digitized by Google

nachträglich bestellt werden. Die übrigen wurden geöffnet, und es gelang hierdurch noch bei weiteren 885 Stück die Ermittelung der Adressaten bz. der Absender.

In Verlust gerathen sind während des Jahres 1877/78 im Ganzen 153 Postsendungen mit einem Werthinhalt von zusammen 187 Yen. Der größere Theil dieser Summe mußte von einer Privat-Transportgesellschaft, in deren Händen die betreffenden Sendungen sich zur Zeit des Verlustes befunden hatten, ersetzt werden, den übrigen Theil gelang es nach Ermittelung der Thäter wieder herbeizuschaffen. Die japanische Postverwaltung hat mithin bei sämmtlichen Verlustfällen eine Geldeinbuße nicht erlitten.

Wegen Unterschlagungen, Zuwiderhandlungen gegen Dienstvorschriften oder Verletzung der Postgesetze wurden gegen insgesammt 98 Personen Untersuchungen anhängig gemacht. Davon betrafen 76 Fälle Vergehen von Postbeamten, 22 Fälle Zuwiderhandlungen gegen die Postgesetze seitens Privatpersonen. Die verhängten Geldstrafen beliefen sich auf zusammen 283 Yen.

Unter allen Geschäftszweigen der japanischen Postverwaltung weisen den verhältnißmäßig erheblichsten Aufschwung die Postsparkassen auf. Die Zahl der Einlagen stieg im Jahre 1877/78 auf 48 358 Yen, oder 22 673 mehr als im Vorjahre. Die Gesammtsumme der Einlagen belief sich auf 208 944 Yen gegen 60 191 Yen im Jahre 1876/77. Während ferner am Schlusse des Jahres 1876/77 im Ganzen 4856 Personen bei den Postsparkassen betheiligt waren, belief sich die Zahl der Inhaber von Sparkassenbüchern am Schlusse des Jahres 1877/78 auf 11 811 Personen. Es ist mithin im Verlauf eines Jahres die Zahl der Sparkassen-einlagen um 88,8 Prozent, der Geldbetrag dieser Einlagen um 270 Prozent und die Zahl der Einleger um 143,2 Prozent gestiegen.

Von den eingelegten Guthaben wurden im Laufe des Jahres zurückgezogen 57 103 Yen, der Bestand des in den Postsparkassen niedergelegten Kapitals belief sich am Schlusse des Jahres auf 212 032 Yen. Im Durchschnitt betrug das Guthaben eines jeden Sparbuchinhabers 21,37 Yen; auf jede Einlage entfiel durchschnittlich der Betrag von 4,32 Yen. An Zinsen wurden im Laufe des Jahres gezahlt 5611 Yen. Die Einnahme der Postverwaltung aus dem Sparkassenbetriebe betrug 1273 Yen. Die Zahl der auch zur Wahrnehmung von Postsparkassengeschäften bestimmten Postanstalten wurde gegen das Vorjahr um 131 vermehrt und belief sich am Schlusse des Jahres auf 292.

Trotz der anfänglich ablehnenden Haltung der inländischen Presse und der Bevölkerung, auf deren Ursachen bereits in dem Aufsatze über das japanische Postwesen in Nummer 15 des Post- und Telegraphen-Archivs vom Jahre 1877 Bezug genommen worden ist, scheint demnach das Institut der Postsparkassen auch in Japan rasch an Boden zu gewinnen.

Die steigende Zunahme der Benutzung der neuen Einrichtung zeigt am besten nachstehende Uebersicht über die hauptsächlichsten Ergebnisse der japanischen Postsparkassen seit ihrer Einführung.

	1875:	1876:	1877:	1878:	
Zahl der Postsparkassen	19	89	161	292	
Buchinhaber	917	4669	6211	11811	Yen
Einlagen.....	4478	17794	25685	48358	»
Zurückzahlungen	1221	9530	25461	57103	»
Bestand am Jahresschlusse.....	4887	29182	60191	212032	»

Digitized by Google

	1875:	1876:	1877:	1878:	
Zinsen der Guthaben	149	718	1981	5611	Yen
Einnahme für die Postverwaltung	35	147	524	1273	»

Wie in diesem einzelnen Geschäftszweige, ebenso hat aber die japanische Postverwaltung, wie die obigen Mittheilungen ersehen lassen, auf allen Gebieten ihrer Thätigkeit es verstanden, durch zweckmäßige Anpassung ihrer Einrichtungen an die neueren Entwickelungsformen des japanischen Staats- und Volkslebens allen Anforderungen zu entsprechen, welche man gegenwärtig an ein wohlgeordnetes Postwesen stellt.

---

35. Die Telegraphie in Japan im Finanzjahr 1876/77.*)

Dem Bericht, welchen der japanische Telegraphen-Director über die Ergebnisse des Finanzjahres 1876/77 veröffentlicht hat, entnehmen wir Folgendes:

Die Staats-Telegraphenanlagen sind durch Vollendung einiger bereits im Vorjahr in Angriff genommenen Linien und durch die Ausführung mehrerer neuer Strecken um 460,5 Meilen (englisch), die Drähte um 773,25 Meilen, die für den Privatverkehr eröffneten Stationen um 38 vermehrt worden. Bemerkenswerth erscheint die Ueberschreitung des Banin-Flusses auf eine Breite von 450 Yards mit vier oberirdischen Leitungen als Ersatz für ein im Jahre 1875 verlegtes Kabel, welches außer Betrieb gesetzt werden mußte. Ferner die Verbindung der Insel Shikoku mit der Hauptinsel Nihon durch ein Kabel von der Beschaffenheit des atlantischen Tiefseekabels. Die Auslegung dieses Kabels durch den 6,25 Meilen breiten Meeresarm wurde ausschließlich von einheimischen Beamten auf einem japanischen Schiffe ausgeführt und trotz des stürmischen Wetters, sowie der heftigen Strömung glücklich vollendet. Leider versagte das Kabel bereits wenige Monate nach seiner Verlegung ganz plötzlich den Dienst; bei der zum Zwecke der Wiederherstellung bewirkten Aufwindung ergab sich, daß dasselbe mit einem scharfen Instrument, wahrscheinlich von einem einheimischen Fischer, durchschnitten worden war. Seitdem ist an dieser Stelle ein Wachtschiff stationirt und eine Beschädigung des Kabels nicht wieder vorgekommen.

Der Betrag der Einnahme aus dem Privat-Depeschenverkehr kann zwar in Folge des Krieges, welcher im Februar 1877 eine zeitweise Ausschließung der in der Landessprache verfaßten Telegramme von der Beförderung und im weiteren Verlauf vielfache Unterbrechungen der Linien veranlaßte, mit der Steigerung der Einnahmen in den Vorjahren einen Vergleich nicht aushalten; die Telegraphie hat indessen dem Staate auf andere Weise den größten Nutzen gebracht und unschätzbare Dienste geleistet, indem sie die kriegerischen Operationen erleichterte und ein zweckentsprechendes Ineinandergreifen der Einzelunternehmungen möglich machte. Die Länge der nach und nach errichteten Feldtelegraphenlinien betrug 206 Meilen, die Zahl der eröffneten Stationen 28, von denen mehrere noch gegenwärtig im Betriebe sind. Von dem Personal der Staatstelegraphen gingen nach dem Kriegsschauplatze

*) Vergl. A. f. P. u. T. für 1878 S. 118 und 363.

Digitized by Google

ab zusammen 112 Beamte der verschiedenen Dienstzweige; außerdem war eine eigene Feldtelegraphen-Abtheilung im Heere vorhanden.

Die bestehenden Gebührensätze erfuhren im Laufe dieses Jahres keine wesentlichen Aenderungen.

In Betreff der Ausbildung eingeborner Telegraphisten sagt der Bericht: Als die Regierung im Jahre 1874 bekannt machte, daß sie weitere 250 Kandidaten für den Telegraphendienst einstellen wolle, meldeten sich nur 159 Personen. Dazu kamen im September 1876 noch 50 Personen, so daß 209 Kandidaten vorhanden waren. Da von diesen jedoch 48 als ungeeignet wieder entlassen werden mußten, so fehlten an der verlangten Zahl noch 89 Personen. Als im März 1877 sowohl für die Stationen der Reichstelegraphie in Folge der Steigerung des Verkehrs, als auch zur Besetzung der Militärstationen in Kiuschiu neue Kräfte erforderlich wurden und die Regierung einen neuen Aufruf zur Erlangung von 50 Kandidaten erließ, meldeten sich soviele junge Leute, daß von ihnen die 107 Geeignetsten ausgewählt und in die Telegraphenschule eingestellt werden konnten.

In der Apparatenwerkstatt zu Shiodome wurden von einheimischen Mechanikern im letzten Jahre bereits 20 Morseklopfer und zahlreiche andere Apparate, wie Blitzableiter, Magnete ꝛc., angefertigt und bei der Prüfung für gut befunden. Bei längerer Uebung wird es diesen Eingeborenen, deren Zahl stetig vermehrt wird, sicherlich gelingen, sämmtliche Telegraphenapparate im Lande herzustellen, zum großen Vortheil der japanischen Telegraphie sowohl in Bezug auf deren Betrieb, als hinsichtlich der Kostenersparniß.

Die für die Ausgaben der Telegraphie im Etatsjahr 1876/77 ausgeworfene etatsmäßige Summe betrug 633 413,84 Yen (1 Yen = rund 4,25 ℳ). Wirklich verausgabt wurden 633 788,80 Yen, mehr gegen das Vorjahr 123 560,67 Yen. Die Gesammtausgaben, welche für Zwecke der Telegraphie seit deren Bestehen überhaupt geleistet worden sind, beziffern sich auf 2 905 656 Yen.

Befördert wurden im besprochenen Jahr 642 266 japanische Telegramme, einschließlich 43 785 Staats- und Dienstdepeschen und 38 273 ausländische, einschließlich 5 329 Staats- und Dienst-Telegramme. Die Gebühreneinnahme stellt sich auf 231 355,54 Yen, das ist gegen die wirkliche Ausgabe weniger 402 433,27 Yen. Gegen das Vorjahr ergiebt sich ein Mehr bei der Zahl der Telegramme um 69 073 Stück und bei der Einnahme um 65 684 Yen. Im Ganzen sind seit dem Bestehen der Telegraphie an Einnahmen 646 326,06 Yen erzielt worden oder rund 23 Prozent der Ausgaben. Die Gesammtzahl der bisher beförderten Telegramme beträgt 2 142 285 Stück.

Die Zahl der Oberbeamten, Ingenieure und Apparatbeamten belief sich einschließlich der Kandidaten und der Ausländer Ende Juni 1877 auf 1147 Personen, 100 mehr als im Vorjahre. Die Rang- und Besoldungsverhältnisse dieser Beamten haben durch die Umwandlung des »Telegraphen-Departements« in das »Telegraphen-Büreau« (Denshin-Kioku in Denshin-Rio) durchgreifende Aenderungen erfahren. Die Hauptverwaltung besteht aus 113 Personen, darunter 3 Europäer, die Zahl der Apparatbeamten beträgt 731, darunter 10 Europäer, und das Personal für den Bau und die Instandhaltung der Linien, die Mechaniker ꝛc. zählt 303 Personen, darunter 15 Europäer. Ueber die Höhe der Besoldungen enthält der Bericht keine Angaben.

»Trotz der großen Ausdehnung der bereits bestehenden Linien«, — heißt es an

Digitized by Google

einer Stelle des Berichts — »ist doch das Bedürfniß nach einer Vermehrung der Linien so groß, daß eine Befriedigung desselben nicht eher zu erwarten ist, als bis das Telegraphennetz das ganze Reich überspannen wird«.

Wir können einem Volke, welches mit solcher Energie bestrebt ist, die Früchte europäischer Civilisation sich zu eigen zu machen, unsere aufrichtige Achtung und Sympathie nicht versagen.

---

36. Emdens Hochseefischerei.

(Schluß.)

II.

Welchen Antheil hat nun Deutschland an dem Reichthum seines Meeres, das auf 50 Meilen deutsche Küste bespült, Deutschland mit seinen vorzüglichen Seeleuten, mit seiner in Europa zweitgrößten Handelsflotte, seinen äußerst günstig gelegenen Häfen und Inseln und seinem großartigen eigenen Absatzgebiete?

In dem Prospekte, welchen das Gründungs-Comité der »Ersten deutschen Nordsee-Fischereigesellschaft« im Jahre 1866 ausgab, heißt es: »Unsere Betheiligung an diesem Erwerbs- und Bildungszweige der seefahrenden Nationen hat nicht allein keine Fortschritte gemacht, welche dem allgemeinen Aufschwung des deutschen Handels- und Schifffahrtsverkehrs entsprächen, sondern positive Rückschritte, seitdem weder der Wallfischfang noch der Häringsfang von Deutschland aus mehr einigermaßen umfänglich und regelmäßig betrieben wird.«

Hunderte von englischen Schiffern werfen jenseits der friesischen Inseln das ganze Jahr hindurch ihre Netze aus, und die Holländer suchen sich ostwärts Rottum in deutschen Gewässern ihre Jagdgründe, während die kleinen und schwachen deutschen Boote, welche für Hamburg, Bremen oder Emden fischen gehen, die Ewer von Blankenese und Finkenwärder, die Schaluppen von Norderney und Spiekeroog sich damit begnügen, zu holen, was zwischen jenen mächtigen Flotten und der Küste im seichten Wasser treibt, damit kein Unwetter, dem die Engländer und Holländer in ihren seetüchtigen, starken Schiffen Stand halten können, sie überrasche und vernichte, und damit sie hübsch dem Hafen nahe bleiben, weil sie auf eine längere Ansammlung und Aufbewahrung der Fische in keiner Weise eingerichtet sind. So müssen unsere Fischer oft tagelang wegen unruhigen Wetters feiern, während die fremden Fischer eben vermöge der bewegten Luft und See oft den reichsten Fang thun. Was der vorerwähnte Prospekt im Jahre 1866 sagte, gilt im Wesentlichen auch heute nach 13 Jahren noch, obwohl Anfänge gemacht sind, die unter Umständen eine solide Basis für die rasche und kräftige Weiterentwickelung dieser für unser Vaterland so hochwichtigen Angelegenheit abgeben können.

Die Zerfahrenheit unserer politischen Zustände vor 1866 ist in erster Stelle die Ursache, daß in Deutschland die Seefischerei auf so niedriger Entwickelungsstufe geblieben ist. Die Kleinstaaten und kleinen Küstenkommunen, die sich mit ihren künstlich trennenden Schranken und Sonderinteressen zwischen Küste und Binnenland geschoben, hatten weder Macht noch Mittel, um die nothwendigen Kunstbauten, als Häfen, Küstenbeleuchtung und namentlich die Verbindung der Küsten mit dem

Digitized by Google

Hinterlande durch Bahnen, Straßen und Kanäle ausreichend zu fördern, eine Aufgabe, die nur von dem Gesammtstaate planmäßig, mit großen Mitteln und im großen Maßstabe ausgeführt werden kann.

Wie weit das Reich, an welches zur Zeit dringendere und wichtigere Anforderungen gestellt werden mögen, der Hochseefischerei sich annehmen wird, um sich auch auf diesem Gebiete den Nachbarvölkern gegenüber eine angemessene Stellung zu verschaffen, muß abgewartet werden; inzwischen ist die preußische Regierung in richtiger Würdigung einer so hochwichtigen Sache hie und da helfend und fördernd eingetreten, um der Seefischerei direkt durch Gewährung von Geldmitteln, indirekt durch Beseitigung lästiger und hemmender Zollschranken, Förderung von Küsten- und Eisenbahnbauten, Stationirung eines Kriegsdampfers in den Küstengewässern, um die deutschen Fischer vor den Uebergriffen fremder zu schützen, Erleichterung der Fischversendung auf den Staatsbahnen und durch Gewährung anderer Vortheile wieder aufzuhelfen.

Der Gedanke, die 1857 eingegangene Emder Häringsfischerei wieder ins Leben zu rufen, konnte wohl durch die großen Ereignisse von 1866 und 1870/71 zurückgedrängt, doch um so weniger ganz aufgegeben werden, als einerseits die in Holland mächtig emporblühende Seefischerei die Aufmerksamkeit berufener Kreise wachhielt, andererseits das glanzvolle Erstehen des Deutschen Reiches und die dadurch erwachenden Hoffnungen den Bestrebungen einzelner Männer sowohl als Vereinen, — die in dieser Richtung thätig waren, — Ermuthigung und Unterstützung verhieß. Bereits im Jahre 1871 entschloß man sich, die Verhältnisse in Holland gründlich zu prüfen; man fand die günstigen Nachrichten durchaus bestätigt und, ermuthigt durch die Zusage des deutschen Fischereivereins, ein Aktienunternehmen zu unterstützen, wurde Anfangs 1872

die Emder Häringsfischerei-Aktiengesellschaft

gegründet.

Der genannte Verein entwarf die Statuten, und obwohl das Unternehmen im Jahre 1871, also während der schlimmsten Periode der schlimmen Gründungen begonnen ist, so hat es doch keinen Schimmer von dem an sich, was die Gründungen dieser Zeit charakterisirt.

In der 36. Sitzung des preußischen Abgeordnetenhauses, am 2. März 1877, sagt der Berichterstatter der Budgetkommission, Dr. Virchow, über die Petition der genannten Gesellschaft: »Es ist gelungen, wie ich besonders hervorheben muß, durch die freudige Theilnahme der Stadt Emden, die erste Emission von 100 000 Thalern glücklich zu placiren. Allein schon von Anfang an muß konstatirt werden, daß, obwohl das Unternehmen in einer Zeit an den Tag trat, als die größten Neigungen zu Gründungen existirten, als die Börse geneigt war, jedes, auch das schlechteste Unternehmen aufzunehmen, als das Geld ja gleichsam auf der Straße lag, ich sage, daß trotzdem für dieses Unternehmen die Börse absolut taub war. Es war bei dem Unternehmen nichts zu verdienen, es gab keinen Gründergewinn, und ist auch nicht ein einziger Thaler an der Börse gezeichnet worden.

Und doch handelt es sich um ein Unternehmen, welches, als es in Angriff genommen wurde, ausdrücklich dahin definirt wurde, daß es sich darum handle, auf vernünftiger Grundlage den ersten Schritt nach den höchsten Zielen zu machen, welche sich ein deutscher Fischereiverein überhaupt stellen kann, nach der Wiederaufrichtung deutscher Hochseefischerei.«

Digitized by Google

Die an der Spitze stehenden Männer ließen sich durch die gänzlich ablehnende Haltung der Finanzwelt nicht entmuthigen. Die ersten Einzahlungen wurden gemacht, aus Holland wurde ein tüchtiger, erfahrener Leiter berufen, der sechs seiner wohleingerichteten Logger nebst Zubehör mitsammt der Bemannung im Mai 1872 nach Emden überführte.

Hätte nun der ursprüngliche Plan ausgeführt werden können, der dahin ging, mit einem Kapital von 900 000 Mark eine Kommanditgesellschaft auf Aktien zu gründen, durch Einzahlung von 40 Prozent den Betrieb mit den erwähnten 6 ersten Loggern zu beginnen, jährlich 10 bis 15 Prozent nachzuheben, um 2 bis 3 neue Schiffe zu bauen, bis daß bei voll eingezahltem Kapital eine Flotte von 20 Schiffen und geschulter Besatzung geschaffen sein würde: so stünde das Unternehmen heute ohne Zweifel so sicher, daß es allen Wechselfällen gewachsen sein würde.

Es begreift sich, daß die nothwendigen Einrichtungen, als: Lagerhäuser mit Kellern und Trockenböden auf erworbenen Grundstücken, Lade- und Löschvorrichtungen am schiffbaren Kanal, Böttcherei und Taauerei, Brunnen und Schienenwege ꝛc., durch einen kleinen Betrieb mit 6 Schiffen sich nicht bezahlt machen konnten, und die nöthigen Arbeitskräfte an Comptoir- und Aufsichtspersonal, Lager- und Kourmeister, Böttcher und Taauer für dasselbe Geld einem bedeutend ausgedehnteren Betriebe hätten vorstehen können. Man versuchte nun, die 2. Emission von 100 000 Thalern zu begeben, wovon 43 000 Thaler mit Mühe untergebracht wurden. Von diesem Gelde und mittels einer unter nicht eben billigen Bedingungen aufgenommenen Anleihe ließ man nun 6 neue Logger auf einheimischen Werften bauen, so daß 1873 9 Schiffe und 1874 deren 12 in Dienst gestellt werden konnten.

Die beiden ersten Betriebsjahre gaben trotz der kleinen Anzahl Schiffe ein erfreuliches Resultat, es wurden kleine Dividenden von $2\frac{3}{4}$ bz. 3 Thalern auf die Aktie zu 100 Thaler gezahlt; dagegen begann im folgenden Jahre eine Reihe von Unglücksfällen, deren Folgen noch heute nicht überwunden sind. Eins der 12 Schiffe ging unter mit Mann und Maus, eine Menge von Netzen ging verloren, den Mannschaften, die, angesteckt von dem in ganz Deutschland grassirenden Strikefieber, aufsässig wurden, mußten höhere und feste Löhne bewilligt werden und als nun noch durch die anfangs erwähnte falsche Behandlung der neu beschafften Netze weitere 90 000 Mark in baar und ein guter Fang verloren gingen, da stand das Unternehmen im Frühjahre 1876 so, daß es nur durch die erneute Opferwilligkeit der Aktieninhaber, die der Mehrzahl nach freiwillig 50 *M.* für jede Aktie vorstreckten, sowie durch eine Beihülfe aus dem Dispositionsfonds des landwirthschaftlichen Ministeriums von 12 000 *M.* und eine Anleihe von 28 000 *M.* betriebsfähig erhalten werden konnte.

Der Verlust im Betriebsjahre 1875 betrug rund 69 000 *M.*, der von 1876 40 000 *M.* und 1877 schloß trotz der erwähnten Beihülfe, welche durch die zu zahlenden Zinsen gänzlich verschlungen wurde, mit einem kleinen Verluste von 1400 *M.*; den Vorjahren gegenüber doch ein Fortschritt.

Im Laufe des Jahres 1876 hatte sich die Gesellschaft ernstlich um eine größere Staatsbeihülfe bemüht, leider ohne Erfolg. Der Chef der Admiralität verwies an den preußischen Minister der landwirthschaftlichen Angelegenheiten. Dieser, der für die Sache ein großes Interesse hegt, versuchte den Finanzminister dafür zu erwärmen und die Seehandlung zu bestimmen, die Besitzthümer der Gesellschaft zu beleihen. Da überall Ablehnung erfolgte, wandte man sich endlich

Digitized by Google

an das preußische Abgeordnetenhaus mit einer Petition um Bewilligung eines Darlehns von 300 000 *M.* gegen mäßige Zinsen.

Nachdem die Budgetkommission herausgefunden, daß 150 000 *M.* zur Weiterführung des Betriebes einstweilen genügen würden und in der Debatte hervorgehoben worden war, daß eine Verweisung der Sache an das Reich gleichbedeutend mit Untergang sei, wurde dem Unternehmen nach längerem Verhandeln am 1. April 1878 ein auf 5 Jahre zinsloses Darlehn von 150 000 *M.* gewährt. Durch diese wirksame Beihülfe wurde die Gesellschaft in den Stand gesetzt, ihre Schulden zu bezahlen, sämmtliche Fanggeräthschaften auf den besten Stand zu bringen, ihren Kredit herzustellen und mit neuem Muthe an die Lösung ihrer Aufgabe zu gehen: den Beweis zu liefern, daß die Rentabilität eines Fischereiunternehmens auch in Deutschland außer aller Frage stehe.

Die nachfolgende Zusammenstellung giebt ein Bild der Resultate, welche die Gesellschaft während ihres 7jährigen Bestehens aufzuweisen hat.

Betriebsjahr.	Zahl der Schiffe.	Zahl der Reisen.	Fangergebniß Tonnen.	Werth des Fanges Mark.	Durchschnittsfang für das Schiff Tonnen.	Werth Mark.	Durchschnittsfang für jede Reise Tonnen.	Werth Mark.	Durchschnittspreis per Tonne Mark.
1872..	6	24	3 785	147 777	631	24 629	158	6 157	39,05
1873..	9	34	5 478	232 998	608½	25 888	161	6 853	42,53
1874..	12	46	5 602	229 653	467	19 137	122	4 993	40,09
1875..	11	33	3 220	145 155	292	13 196	97¾	4 398	45,08
1876..	11	33	3 174	169 255	288½	15 387	96	5 129	53,33
1877..	11	35	4 635	201 454	421½	18 314	132½	5 756	43,46
1878..	11	33	4 518	169 868	411	15 442	137	5 148	37,60

Das Gesammtergebniß der dem Meere entrungenen Beute beziffert sich also auf 30 412 Tonnen Häringe im Werthe von 1 296 160 *M.*; immerhin eine ganz achtungswerthe Summe. Der Erfolg des letzten Jahres ist hinter den Erwartungen zurückgeblieben, weil die zweite Reise der Logger eine ungewöhnlich lange Zeit in Anspruch nahm, ohne lohnenden Fang einzubringen.

Die Einrichtungen der Emder Gesellschaft sind vollkommen zeitgemäß, den neuesten Erfahrungen im Fischereiwesen angepaßt, die Leitung des Betriebes, nachdem allerdings ein hohes Lehrgeld gezahlt worden, eine tüchtige, die dem holländischen Vorbilde nicht nachsteht. Der Durchschnittspreis des Emder Härings hat den aller andern Rhedereien, auch der holländischen, um 5 bis 8 *M.* per Tonne überholt, ein Beweis, daß die Güte der hiesigen Waare auch von der Kundschaft gewürdigt wird.

Die Häringe werden nach folgenden Sorten unterschieden. Der bereits erwähnte Maatjes ist der in die geschlechtliche Entwickelung eintretende Häring, welcher bei Beginn der Saison in geringen Mengen gefangen und schwach gesalzen wird, weil er schnell abgesetzt zu werden pflegt; sein Geschmack ist zart, seine Haltbarkeit gering. Eine Tonne hält 1000 Stück. Der erste Vollhäring ist der geschlechtlich voll entwickelte Fisch, groß, fett und schmackhaft; er kommt in einer größeren Sorte von 700 und einer kleineren von 900 Stück per Tonne in den Handel.

Digitized by Google

Der zweite Vollhäring ist derjenige, welcher in Holland »kuitziek«, d. h. fruchtreif, genannt wird, er ist weniger fett, als der erste. Die Vollhäringe werden mit portugiesischem Seesalze gut gesalzen und halten sich ein ganzes Jahr hindurch unverändert schmackhaft, wenn sie nur unausgesetzt von der Lake bedeckt gehalten werden. Die Privatabnehmer versäumen aus Unkenntniß häufig diese Maßregel und lassen die Häringe, welche, sobald sie trocken liegen, einen unreinen und thranigen Geschmack annehmen, verderben.

Der Ihlenhäring hat Rogen und Milch abgegeben, ist rein von Geschmack, groß, aber mager und trocken, er ist der rechte Vertreter der männiglich bekannten und unter gewissen Voraussetzungen so willkommenen Firma: »Saurer Häring«!

Wrackhäring wird der in beschädigten, undichten Tonnen befindliche Fisch genannt, der von den übrigen strenge geschieden und an die ärmere Volksklasse billig verkauft wird.

Fällt der letzte Fang vor der Heimfahrt so reichlich aus, daß es dem Logger an Tonnen mangelt, so wird der ganze Rest stark gesalzen und irgendwo, sei es auch eine geräumte Schlafkoje, untergebracht. Dies ist der bereits erwähnte sogenannte Steurhäring (sprich Störhäring), der, nach Ankunft der Schiffe im Hafen gehörig ausgewässert und über schwelendem Eichenholz-Abfall geräuchert, als »Bücking« in den Handel kommt.

Soll die deutsche Hochseefischerei zu der Blüthe gelangen, in der sie bereits bei unsern Nachbarn seit Jahren steht, so muß der Härings- mit dem nicht minder einträglichen Frischfischfange Hand in Hand gehen.

Ersterer beschäftigt Mannschaft und Schiffe längstens 5 bis 6 Monate, und zwar von Mitte Mai bis Mitte November. Auf die Bemannung, welche für jedes Schiff 15 Köpfe zählt, würde eine so lange arbeitslose Zeit höchst ungünstig wirken; überdies wäre die Zahlung so hoher Löhne aus wirthschaftlichen Gründen nicht angänglich. Man versucht deshalb von der Mannschaft derjenigen Logger, die in der Zwischenzeit nicht zum Frischfischfange hinausgeschickt werden, nur die seemännisch gebildeten Leute, als Kapitain, Steuermann, 1 Voll- und 2 Leichtmatrosen zu halten, während die übrigen Leute, welche nur die untergeordneten Arbeiten auf dem Schiffe, als das Einholen der Netze und die Bearbeitung des Fanges verrichten, während der Zwischenzeit entlassen und im Frühjahre aus den Reihen der Hollandsgänger neu angeworben werden.

Es liegt auf der Hand, daß die Mannschaft, von deren Tüchtigkeit, Wachsamkeit und gutem Willen der ganze Erfolg des Fischers abhängt, viel mehr leistet, wenn sie ausschließlich ihren Antheil am Rohertrage als Lohn zu erwarten hat, während bei festem Wochenlohn der Sporn des eigenen Interesses fehlt und die Leute schlaff und lässig, sowie für den Erfolg ihrer Aufgabe gleichgültig werden.

Zur Ermittelung der auf die Mannschaft entfallenden Gewinnantheile wird der Fang gleich nach Ankunft der Schiffe öffentlich meistbietend verkauft, wobei die Gesellschaft selbst als spekulirender Käufer auftritt, um eine Verschleuderung der Waare zu verhüten. Von dem Erlöse empfängt nun die Mannschaft nach Abzug der Kosten für Tonnen und 3 Prozent für Zinsen, Delcredere ꝛc., altem Herkommen gemäß, 27¾ Prozent und zwar

1 Kapitain	4	Prozent
1 Steuermann	2½	»
8 Vollmatrosen à 2 Prozent	16	»

Digitized by Google

2 Leichtmatrosen à 1½ Prozent	3 Prozent
1 Jung-Matrose	1 »
1 Junge	¾ »
1 kleiner Junge	½ »

Wenn diese Antheile, die bei Fleiß und Geschick, verbunden mit einigem Glück leicht auf 200 bis 300 *M.* das Prozent gebracht werden können, den Mannschaften für 5 Monate Arbeitszeit einen schönen Verdienst gewähren, so reichen sie doch nicht hin, um den seemännisch gebildeten Theil der Mannschaft, der es verschmäht, im Winter durch ungewohnte Arbeit seinen Erwerb zu vermehren, an das Schiff zu fesseln. Hier bietet sich für Schiff und Mannschaft während des Winters Beschäftigung durch die Ausübung der Frischfischerei, deren ergiebigste Zeit gerade in die Wintermonate fällt.

Die Fischerei auf hoher See ist die rechte Schule für den niederen Seemann, wie sie weder die Kriegs- noch Handelsmarine bieten kann. Sommer und Winter draußen, kein Wetter und keinen Sturm fürchtend, keine Anstrengung und keine Gefahr scheuend, jeder Mann mit jeder Hantirung an Bord vertraut: das erzieht jene kernigen, zähen und kaltblütigen friesischen Schiffer, die für unsere im Aufblühen begriffene Kriegsmarine ein gradezu unschätzbares Material bieten. Bei Einrichtung der Emdener Fischerei war in Aussicht genommen, neben dem Häringsfange die Schiffe und einen Stamm der Mannschaft durch sonstigen Fischfang auf hoher See Jahr ein und aus zu beschäftigen; die dem Unternehmen zufließenden geringen Mittel gestatteten jedoch nicht, für die Winterfischerei, welche eine besondere Ausstattung der Fahrzeuge verlangt, etwas aufzuwenden.

Diesem offenbaren Uebelstande abzuhelfen, schoß eine kleine Zahl der größeren Aktieninhaber zusammen, um einen Versuch, zuerst mit einem Logger, später mit mehreren zu machen, die Trawlfischerei einzuführen.

Der Frischfischfang wird nämlich mit Angeln oder Netzen betrieben.

Die Angelfischerei, in Holland Beugfischerei genannt, hat in den letzten Jahren, wegen des immer seltener und theuerer werdenden Köders, der Neunaugen, keinen Nutzen abgeworfen, vielmehr haben einzelne Rheder, die, hauptsächlich um ihre Mannschaft zu halten, Beugfischerei betreiben ließen, 1000 bis 2000 Gulden für das Schiff zusetzen müssen. Dem Beispiele der Norderneyer Fischer zu folgen, die mit Würmern und Garnelen als Köder fischen, gestattete der 9 Fuß betragende Tiefgang der Logger nicht, weil sie sich in die gefährliche Nähe der Inseln hätten begeben müssen, um die Fischwanten*), welche auf den Nordseeinseln hätten fertig gemacht werden müssen, an Bord nehmen zu können.

Anderswo ist der Köder nicht zu beschaffen. Endlich erfordert die mühsame Hantirung mit den Angeln eine Besatzung von 12 Mann, während die Trawlfischerei mit 6 Mann betrieben werden kann. Das von dem Engländer E. Holdsworth zuerst angewandte Trawlnetz, Grund- oder Schleppnetz, auch Kurre genannt, ist ein großes sackartiges Netz, welches über den Meeresgrund geschleppt wird, um vornehmlich diejenigen Fische zu fangen, die sich nahe dem Grunde aufhalten; zu diesen gehören die Plattfische (Schollen, Steinbut und Tarbut), die halb im Sande mit dem ein wenig aufgehobenen, gegen den Strom gerichteten Kopfe vergraben liegen und auf Beute lauern, bei Annäherung des Netzes blitzschnell nach vorne schießen

*) Lange starke mit 4000 geköderten Angeln versehene Taue.

Digitized by Google

und so in den Sack gelangen. Das Netz ist dreieckig und flach, einer Bügeltasche nicht unähnlich; es wird von einem 50 Fuß langen Baume, der an beiden Seiten starke, eiserne, schlittenförmige Bügel trägt, offen gehalten. Der Baum berührt den Grund nicht, sondern wird von den Bügeln etwa 3 Fuß vom Grunde abgehalten, während die andere Hälfte des Netzrandes an ein dickes, mit leichterem Tauwerk spiralförmig umwundenes Kabeltau, mittels des sog. Netzzaumes befestigt ist.

Das 50 Fuß breite und in einem Zipfel endigende Netz ist im Innern wie eine Rattenfalle geformt, nichts von alledem, was hinein kommt, kann wieder heraus und so wird die ganze Fangmaschine von dem segelkräftigen Schiffe über den Meeresgrund fortgezogen; alles Lebende, was in den Bereich des Netzes gelangt, Groß und Klein mit sich nehmend. Der Zipfel des Netzes kann mittels einer daran angebrachten Klappe geöffnet werden, um die Beute nach erfolgtem Aufziehen des Netzes bequem und ohne sie zu beschädigen herausnehmen zu können.

Die Fische werden sofort geschlachtet und in Lagen von geschrotetem Eis sorgfältig verpackt.

Der von der Emdener Privatrhederei zu dieser Trawlfischerei ausgerüstete Logger »Oldenburg« hat im vorletzten Winter und zwar von Februar bis Mai auf 5 Reisen und der Rückreise nach Emden, die zusammen 106 Tage in Anspruch nahmen, im Ganzen gefangen: 37 520 Pfund Schellfisch, 9383 Pfund Schollen, 2360 Pfund Kabliau, 360 Pfund Tarbut und 770 Pfund Weisling; zusammen also 50 670 Pfund Fisch, die, in Hull angebracht, mit 5182 *M.* bezahlt wurden. Bei regelrechtem Betriebe, welcher im Dezember beginnt, würde man den Gesammtfang auf rund 1000 Centner veranschlagen können, eine Flotte von 20 Schiffen — und auf eine solche Zahl hofft die Emdener Gesellschaft es mit der Zeit zu bringen — würde also 2 Millionen Pfund Fisch heimbringen können.

Unter solchen Umständen würden dann auch bald in den deutschen Häfen ähnliche, wenn auch nicht so großartige Einrichtungen, wie sie in Hull, Grimsby, Lowestoft und Yarmouth vorhanden sind, getroffen werden. Dort sind große Docks gebaut, an denen Hunderte von Schiffen gleichzeitig anlegen können; unmittelbar an den Kais befinden sich mächtige, an den Seiten offene Schuppen, die zum Ausladen, Sortiren, Verkaufen und ordnungsmäßigen Verpacken in besonders dazu eingerichtete Fischwägen dienen; diese werden beladen sofort auf Eisenbahnwägen, welche an der dem Kai gegenüberliegenden Seite des Schuppens bereit stehen, geschoben, um nach wenigen Stunden den größten Fischmarkt der Welt, Billingsgate in London, zu erreichen. Hier werden die Wägen entweder sofort entladen, sie mögen nun bei Tage oder Nacht ankommen, oder durch vorgespannte Pferde, die immer bereitstehen, der festen Kundschaft in den verschiedensten Theilen der Riesenstadt zugeführt.

Werfen wir einen Blick auf die Karte, so fallen die zahlreichen Eisenbahnlinien auf, die Paris und London mit den Seehäfen verbinden und den directesten Verkehr mit denselben ermöglichen. Während die Bahnverwaltungen bei uns dem Transporte von Seeerzeugnissen kaum die nöthige Aufmerksamkeit schenken, ist in Frankreich und England der Weg zum Meere und die Verbindung der Hauptstadt mit einem neuen Fischhafen die Hauptveranlassung zum Bau von neuen Bahnen.

Doch auch wir steuern, wenn auch langsam, diesen Zielen zu; die in der Ausführung begriffenen Bahnen Harburg-Cuxhaven und nächstens auch Emden-Norden,

Digitized by Google

bringen unsere Hauptstadt dem Meere schon ein Stückchen näher, während der Bau des Ems-Jahde-Kanals, von dem die Neuanlage des Emdener Hafens untrennbar ist, die für die Entwickelung der Emdener Frischfischerei durchaus nothwendigen Bedingungen erfüllen wird. Ein regelmäßiger Fang, Tag für Tag auf den Berliner Markt geworfen, wird nach kurzer Zeit das konsumirende Publikum für sich gewinnen, weil der Seefisch dann nicht mehr zum Luxusartikel, sondern zum gewöhnlichen Bestandtheile des wöchentlichen Küchenzettels für die Masse der mittleren Haushaltungen gezählt werden wird.

Endlich müßte die Insel Norderney, welche so recht mitten in den reichsten Fischgründen liegt, ferner auch Borkum mit Winterhäfen versehen werden. Die Norderneyer würden ihre Fischerei, die trotz ihrer ungenügenden Schiffe und Geräthe dem Meere eine ansehnliche Beute entreißt, rasch in die Höhe bringen, zumal wenn die Regierung den größtentheils durchaus unbemittelten Fischern durch Vorschüsse den Bau besserer Boote und zwar der sog. Schoekers, die in dem Fischerdorfe Urk im Zuidersee vorzüglich gebaut werden, ermöglichen könnte.

Auch von Norden aus wird die Angelfischerei seit kürzerer Zeit lebhafter betrieben.

Der Gesammtfang beider Plätze beziffert sich auf etwa 2 bis 3 Millionen Stück Schellfisch und Kabliau. Man sollte kaum glauben, welch einen Einfluß dieser verhältnißmäßig geringfügige Handels- und Transportgegenstand während der Fangperiode auf die Verkehrsbewegung ausübt. Es werden beispielsweise an den Tagen, wo der Fang heimgebracht wird, und das geschieht bei günstigem Wetter ziemlich regelmäßig jeden Tag, in Norderney, Norden und Emden zusammen mehr denn 100 Telegramme an die Fischhändler und Abnehmer des Binnenlandes aufgegeben, während etwa 50—60 Telegramme ankommen, so daß sich an den ersten beiden im Winter ziemlich geschäftslosen Plätzen ein regerer telegraphischer Verkehr einzig durch die Fischerei entwickelt. Auf der Insel Borkum, deren Bevölkerung wie keine andere eine vorzügliche Bemannung für Fischerflotten bietet, liegt die Fischerei fast gänzlich darnieder, weil die Insel nirgend einen Eingang und sichern Zufluchtsort für die Fischerboote, geschweige für größere Fahrzeuge besitzt.

Hier ist der erste Punkt, wo von der Regierung der Hebel anzusetzen wäre; ein Hafen auf der Insel Borkum würde nicht allein für die Fischerei, mehr noch für die ganze Emsschifffahrt und für das Rettungswesen von unabsehbaren, günstigen Folgen sein, würde die Insel ihrer sonst vorzüglichen Lage wegen zum passendsten Ausgangspunkte jeder größeren Fischereiunternehmung machen und ihr zu ungeahntem Emporblühen verhelfen.

Der an sich richtige Grundsatz, daß die Mittel dem Bedürfnisse entsprechen und mit ihm wachsen sollen, kann in diesem Falle wohl erst dann Anwendung finden, wenn es sich um Erweiterung vorhandener Anlagen handeln würde; hier aber ist die erste Grundlage zu schaffen, auf welcher sich das Gebäude nach und nach erheben soll.

Die Königliche Regierung, welche, wie wir bereits gesehen haben, der hier angeregten Frage warmes Interesse entgegen trägt, wird auch ferner — wir dürfen dessen gewiß sein — dem ersten Anfange zur Wiederaufrichtung der deutschen Hochseefischerei, der, wie jedes junge Unternehmen, mancherlei Gefahren ausgesetzt ist, ihre Aufmerksamkeit und Unterstützung schenken, bis dieses ohne Prämien und directe Staatshülfen auf eigenen Füßen stehen kann; ist aber einmal die Rentabilität des

Digitized by Google

Unternehmens sichergestellt — wozu allerdings die Entwickelung desselben bis zu einem gewissen Umfange gehört — so wird auch das Privatkapital dem Unternehmen und etwaigen neuen Gesellschaften nicht fehlen.

Sonach dürfen wir hoffen, daß die deutsche Hochseefischerei, die nunmehr im richtigen Fahrwasser segelt, gefahrdrohende Klippen und Untiefen vermeiden und daß sie rasch zu der Macht und Blüthe emporwachsen wird, welche ihr jeder gute Patriot von Herzen wünschen muß. Dafür wird sie dem Vaterlande tüchtige Matrosen für die Kriegs- und Handelsflotte bilden, wird einem großen Theile unserer Küstenbevölkerung eine gewinnbringende Erwerbsquelle eröffnen, wird dem Binnenlande ein billiges Nahrungsmittel schaffen, die Transport- und Handelsartikel wesentlich vermehren und dem Volkswohlstande jährlich Millionen zuführen.

---

37. Die Edelmetall-Produktion der Erde.

Das jüngst erschienene Ergänzungsheft Nr. 57 zu »Dr. A. Petermann's Mittheilungen aus Justus Perthes' Geographischer Anstalt« bringt eine sehr eingehende, von graphischen Darstellungen begleitete Abhandlung aus der berufenen Feder von Dr. A. Soetbeer über die Edelmetall-Produktion aller Länder mit Ausschluß Ostasiens seit der Entdeckung Amerikas bis zur Gegenwart, sowie über das Werthverhältniß zwischen Gold und Silber. Die Arbeit zeigt, daß sie auf umfassendes Quellenstudium und sehr sorgfältige, umsichtige Kritik aller einzelnen aus den Quellen gezogenen Daten gegründet ist, so daß ihre Ergebnisse deshalb als verhältnißmäßig sichere betrachtet werden dürfen.

Nach Dr. Soetbeer's Berechnungen sind in den 383 Jahren von 1493 bis 1875 zusammen 180 511 485 kg Silber im Werth von 32 492 067 000 *M.* und 9 453 345 kg Gold im Werth von 26 374 833 000 *M.* gewonnen worden. Der Werth der Gesammtausbeute an Edelmetall in der Zeit vom Schlusse des Mittelalters bis 1875 beziffert sich demnach auf beinahe 59 Milliarden Mark oder jährlich im Durchschnitt auf 153,7 Millionen Mark. Der Jahresertrag ist sehr bedeutenden Schwankungen unterworfen gewesen: in den Jahren 1493 bis 1520 hat er 24 642 000, in den 24 folgenden Jahren 36 212 000, in den Jahren 1545 bis 1560 79 830 000, in den beiden folgenden Zeitabschnitten zu je 20 Jahren 72 993 000 und 95 992 000 *M.* betragen. Das siebzehnte Jahrhundert zeigt bei verhältnißmäßig geringen Schwankungen einen jährlichen Durchschnittsertrag von 92 492 000 *M.* Das erste Fünftel des achtzehnten Jahrhunderts zeigt mit 99 770 000 *M.* noch kaum eine Steigerung; die vier folgenden zwanzigjährigen Zeitabschnitte ergeben dagegen die rasch anwachsenden Zahlen 130 849 000, 164 628 000, 175 260 000 und 207 865 000. Im ersten Jahrzehnt des neunzehnten Jahrhunderts wurde letztere Zahl noch etwas übertroffen mit 210 547 000 *M.*; die nächsten 3 Jahrzehnte zeigen erhebliche Abnahmen der Jahreserträge mit 129 271 000, 122 564 000 und 163 967 000 *M.* Der Zeitraum von 1841 bis 1850 bringt unter dem Einfluß der reicheren Ausbeute der sibirischen Bergwerke

Digitized by Google

und Goldwäschereien und der 1848 erfolgten Entdeckung der kalifornischen Schätze ein rasches Anwachsen auf 293 252 000 *M.* Die bessere Ausbeutung der nordamerikanischen und die Erschließung der australischen Felder erklären das ungeheure Emporschnellen der Jahresausbeute in den folgenden Jahren, nämlich auf durchschnittlich 724 184 000 *M.* im sechsten, 745 568 000 im siebenten und 830 679 000 in der ersten Hälfte des achten Jahrzehnts.

Von der Edelmetallgewinnung Deutschlands ist nur die Silberausbeute besonders angegeben; die Ausbeute an Gold, welche in den letzten 25 Jahren nach Abzug des auf fremden Erzen gewonnenen zusammen etwa 1950 kg betragen hat, ist ihrer Unbeträchtlichkeit halber unter den Mengen der kleineren, einzeln nicht betrachteten Gebiete mit verrechnet. An Silber hat Deutschland in den in Rede stehenden 383 Jahren 7 904 910 kg im Werth von 1 422 884 000 *M.* gewonnen, d. h. 2,41 Prozent des Werthes der gesammten Edelmetallausbeute im gleichen Zeitraum. Von 1493 bis 1520 ergaben die deutschen Silberbergwerke jährlich 11 000 kg im Werth von 1 980 000 *M.*, also 8,03 Prozent der damaligen Gesammtausbeute an Edelmetallen. Im weiteren Verlauf des 16. Jahrhunderts stieg die Ausbeute auf 14 bis 19 000 kg, ihr Anwachsen hielt indessen nicht Schritt mit dem Steigen der gesammten Edelmetall-Produktion, die Verhältnißzahl sank ziemlich dauernd und stellte sich Ende des Jahrhunderts auf 2,68 Prozent. In den Abschnitten von 1621 bis 1640 und von 1641 bis 1660 — also zur Zeit des 30jährigen Krieges und seiner ersten Nachwehen — waren die Jahresergebnisse des deutschen Silber-Bergbaus auf 6000 und 6500 kg, oder auf 1,14 und 1,29 Prozent der gesammten Edelmetall-Produktion gefallen. Von da an hoben sie sich langsam, schwankten im achtzehnten Jahrhundert zwischen 15 300 und 25 200 kg und betrugen in den ersten vier Jahrzehnten unseres Jahrhunderts 25 500 kg, zwischen 1841 und 1850 36 000 kg und stiegen in den folgenden fünfjährigen Zeitabschnitten auf 48 960, 61 510, 68 320, 89 125 und 143 080 kg. Die letztgenannte, auf die Jahre 1871 bis 1875 entfallende Jahres-Gewichtsmenge hatte einen Werth von 25 754 000 *M.*, welcher 3,06 Prozent des Werthes der gleichzeitigen Gesammt-Edelmetall-Produktion ausmachte.

Der weitaus größte Theil letzterer entfällt auf Amerika: von den oben bezifferten 59 Milliarden nämlich über 42, und zwar auf Mexiko 14,4, auf Neu-Granada 3,4, auf Peru 6,1, auf Potosi (Bolivien) 7,6, auf Chile 1,2, auf Brasilien 2,9 und auf die Vereinigten Staaten 6,6 Milliarden Mark. Die Gesammtausbeute der australischen Goldfelder hat bis 1875 etwas über 5 Milliarden Mark betragen.

Der zweite Theil der Abhandlung bringt die Untersuchung des Werthverhältnisses zwischen Gold und Silber im Alterthum, im Mittelalter und in der Neuzeit. Es wird nachgewiesen, daß in der alten Zeit Gold 12 bis 13 mal so viel als die gleiche Gewichtsmenge Silber gegolten hat, daß im Mittelalter das Verhältniß wie 1 zu 10 bis 11 war, und daß in beiden Perioden nur geringe Abweichungen von diesen Werthverhältnissen vorkamen. Die stärkeren Schwankungen gehören der neueren und neuesten Zeit an. Im 16. Jahrhundert hob sich der Goldwerth nach und nach von 10,75 auf 11,80; von 1601 bis 1680 stieg er erst langsamer, während des 30jährigen Krieges in großen Sprüngen auf 15, welchen Stand er über ein Jahrhundert lang ziemlich gleichmäßig beibehielt. Von 1791 bis 1870 stand er durchschnittlich auf 15,50; seitdem und bis zur jüngsten Zeit hat er zwischen 15,98 und 17,92 im Jahresmittel geschwankt, zeitweise allerdings die bedeutende

Digitized by Google

Ziffer 20,17 erreicht — trotz der bedeutenden Mengen Goldes, welche in den letzten 30 Jahren in Kalifornien und den angrenzenden Gebieten, sowie in Australien, gewonnen worden sind.

---

38. Die neuesten Erforschungen in Westafrika.

Während die deutschen Forscher vorzugsweise von Norden, die englischen von Zanzibar im Südosten in den afrikanischen Kontinent eindrangen, haben die Franzosen von jeher den Westtheil dieses Erdtheils als ihre Domaine angesehen. Die hauptsächlichsten Grundlagen ihrer Forschungen liegen an den Mündungen des Senegal und des Ogowai, in deren politischem Besitze sie sich seit langer Zeit befinden. Den beiden französischen Kolonien mußte schon aus Handelsrücksichten die Aufschließung ihrer Hinterländer eine wichtige Aufgabe sein. Die Erforschungsreisen am Ogowai gehören der neuesten Zeit an. Man hatte diesen Fluß nicht berücksichtigt, weil die tief in das Land eindringende Bucht der etwas nördlicher gelegenen Gabun-Mündung als Auslauf eines großen innerafrikanischen Stromes angesehen wurde. Erst nachdem sich der Gabun als ein vom Krystallgebirge kommender Küstenfluß mit kurzem gewundenen Laufe auswies, wendete sich das allgemeine Interesse dem Ogowai zu. Du Chaillu war der erste Reisende, welcher den Strom aufwärts ging. Seine Erzählungen von dem Gesehenen, insbesondere von den Waldmenschen — Gorillas — klangen so abenteuerlich, daß er als Aufschneider ausgelacht wurde. Ihm folgten Aymes und mehrere französische Offiziere; sie bestätigten zum Theil die Aussagen du Chaillu's. Die erste wissenschaftlich ausgerüstete Expedition unternahmen der Marquis de Compiègne und Herr Marche. Es gelang ihnen, die Grenzen unserer Kenntnisse vom Ogowai um ein Beträchtliches nach Osten vorzuschieben.

Eine neuere von Frankreich ausgesandte Expedition, deren erfolgreiche Thaten inzwischen an die Oeffentlichkeit gelangt sind, landete Ende 1874 in Gabun. Sie hatte zum Zweck, die Aufklärung des Gesammtlaufs des Ogowai und insbesondere auch die Beantwortung der Frage, ob seine Quelle zu den Aequatorial-Binnenseen hinaufführe.

Herr Schiffskommandant Savorgnan de Brazza war der Leiter der Unternehmung, welche außerdem von dem Marinearzt, Herrn Ballay, und dem bereits rühmlich bekannten Herrn Marche begleitet war. Herr Marche, dessen Gesundheit noch von seiner ersten Ogowaireise geschwächt, mußte vor dem mörderischen Sumpfklima zurückweichen. Die Herren de Brazza und Ballay setzten die Reise unter dem Schutze einer von dem Quartiermeister Hamon befehligten Eskorte von 12 Laptots — eingeborenen, im französischen Dienst stehenden Soldaten — allein fort und erreichten im August 1875 die äußerste landeinwärts gelegene europäische Handelsfaktorei »Lambaréné«. Von hier begann die eigentliche Erforschungsreise, welche einen dreijährigen Zeitraum in Anspruch nahm und welche die Namen de Brazza und Ballay in den Ruhmeskranz der afrikanischen Entdecker einflocht. Der Ogowailauf wurde vollständig aufgeklärt. Derselbe läßt sich in drei ziemlich gleiche Abschnitte eintheilen: den oberen, den mittleren und den unteren. Der mittlere folgt ziemlich genau der Aequatorlinie, die beiden anderen biegen, der eine gegen seine Quelle, der andere gegen seine Mündung um nahe 1½ Grad südwärts.

Digitized by Google

Doch folgen wir den Reisenden auf ihren mühevollen Wegen. Die Habgier der Schwarzen tritt am Ogowai, wie überhaupt im westlichen Afrika noch viel widerlicher auf, als in den Aequator-Seeländern. Die Expedition hatte, von Volksstamm zu Volksstamm vordringend, immer energischer gegen dieses Laster zu kämpfen. Waaren und Gepäck, auf Piroguen — rohgezimmerten Flußkähnen — verpackt, wurden von den Eingebornen unter vieler Mühe stromaufwärts gezogen. Die Letzteren weigerten sich schließlich, weiter zu gehen; sie erhoben unverschämte Forderungen und ließen ihren Unmuth über deren Nichtbefriedigung an den Waaren und Instrumenten aus. In Lopé, einem großen Dorfe am Mittellaufe des Ogowai, wurde ein ersterer längerer Halt genommen. Von hier verpflichtete sich Herr de Brazza, zu Lande durch das Gebiet der freundlich gesinnten Fans vorzudringen und mit ergänzten Vorräthen in Doumé, einer am Oberlaufe des Ogowai schon weit vorgerückten Position, wieder zu seinen unterdeß stromaufwärts gehenden Gefährten zu stoßen.

Die Anstrengungen der Fußreise ließen jedoch den muthigen Reisenden bis zum Tode erkranken und er vermochte nicht früher als im April 1877 in Doumé einzutreffen. Der Aufbruch von diesem Orte geschah unter ernsten Schwierigkeiten. Die Eingebornen nahmen eine feindliche Haltung an, beschuldigten die Expedition der Einschleppung der Pocken, forderten für Fortschaffung des Gepäcks die ausschweifendsten Preise und erklärten endlich, die Hälfte der Waaren behalten zu wollen. Aus dieser kritischen Lage rettete folgende List: man leerte im Geheimen eine Anzahl Kisten und preßte die daraus entnommenen Waaren in die gefüllten Kisten, welche dann von Ballay und Hamon fortgetragen wurden. Unterdeß beschäftigte sich der Chef mit einigen Laptots um die leeren, scheinbar mit ängstlichster Sorgfalt gehüteten Kisten. Sobald man aber die Gefährten jenseits der Grenze glaubte, brachte sich der Rest der Expedition auf eine Pirogue in Sicherheit oder vielmehr in neue Gefahr. Der Ogowai war voll reißender Strömungen und die Laptots waren unerfahrene Ruderer, so daß das Boot mehrfach umschlug. Am Wasserfalle von Pouhara, dem Punkte, wo der Ogowai zu einem unbedeutenden Flußlaufe einschrumpft, geschah endlich die Wiedervereinigung der Expedition. Die Reisenden hätten nunmehr Halt machen können, da festgestellt war, daß der Strom der Verbindung mit den inneren Seen ermangele. Aber die muthigen Männer glaubten für die Wissenschaft nicht genug gethan zu haben. Sie beschlossen im März 1878, das Ogowaibecken zu verlassen und in das Innere weiter vorzudringen, ungeachtet der Erschütterung ihrer Gesundheit und der geschwächten Hülfsmittel. Die Verwendung der Eingebornen als Lastträger erwies sich immer unheilvoller. Sie plünderten lustig die anvertrauten Güter und bewegten sich so langsam vorwärts, daß die Zurücklegung von zehn Kilometern volle zwanzig Tage erforderte. Hiergegen gab es nur das Auskunftsmittel des Ankaufs von Sklaven, wovon Herr de Brazza endlich nothgedrungen Gebrauch machte. Die Sklaven waren willigere Träger, aber keine ehrlicheren.

Man drang nun nach und nach in die Länder der Oubombo, der Umbété und Batéké vor. Zu der Raubsucht der Stämme gesellten sich noch die qualvollen Leiden einer über das Land gekommenen Hungersnoth. Ein gegen Osten laufendes Gewässer führte die Reisenden an den beträchtlichen, 150 m breiten und 5 m tiefen Alimafluß, welcher zum erstenmale auf der geographischen Bühne erscheint. Sehr wahrscheinlich ist der Alima ein nördlicher Zufluß des Congo. Die Reisenden, bereits über ein Jahr ohne Verbindung mit der civilisirten Welt, hatten indeß keine

Digitized by Google

Nachricht von Stanley's Erforschungen und waren weit entfernt, anzunehmen, diese Gewässer könnten ihre Direktion verlassen und sich rückwärts dem Atlantischen Ozean zuwenden. Viel näher lag der Gedanke der Sammlung derselben in einem der afrikanischen Binnenseen. Man beschloß, dem Alima abwärts zu folgen, zuerst auf dem Landwege, dann auf Piroguen, welche von den anwohnenden Stämmen gekauft wurden. Die Uferbewohner ergingen sich in feindlichen Demonstrationen, welche schließlich das weitere Vordringen der Expedition zu einem offenen Kampfe umwandelte. Von beiden Flußseiten wurde mit Bleikugeln gefeuert. Drei Mann erhielten Verwundungen. Nun mußte Füsillade mit Füsillade beantwortet werden. Abends desselben Tages kam die Flottille in das Angesicht großer Uferdörfer. Hier entspann sich ein Nachtgefecht. Herr de Brazza landete, verschanzte seine Truppe und schlug den stürmischen Angriff von 30 feindlichen Piroguen zurück. Die Ueberlegenheit der europäischen Waffen hatte den Sieg entschieden. Die Gegend dieser Kämpfe mag dem Gebiete, in welchem Stanley's hartnäckigsten Gefechte spielen, nicht sehr fern liegen. Der Volksstamm scheint ein und derselbe zu sein.

Die Expedition bestand nur noch aus 15 Flinten, die Munition war stark gelichtet. Die gefährliche Alimaroute konnte nicht weiter verfolgt werden. Man beschloß, den Fluß, welcher seinen Lauf ostwärts fortsetzte, zu verlassen und sich nördlich zu weniger ungastlichen Nationen zu wenden. Mehrere ostwärts ziehende Flußläufe wurden überschritten. Die Unzulänglichkeit der Vorräthe und die Schwierigkeit einer Ergänzung derselben aus den wenigen sich im Lande bietenden Nahrungsmitteln traten immer hemmender entgegen und nöthigten schließlich zu einer Theilung der Expedition. Herr de Brazza schickte Ballay und Hamon gegen den Ogowai und verfolgte seine Forschungsreise bis jenseits des Aequators. Es war dies eine Handlung höchsten Muthes. Hungernd, mit nackten Füßen und offenen Wunden drang de Brazza während fünf Monaten in unwegsame unbekannte Länder und verließ diese erst vor der drohenden Nähe der Regenzeit, welche jede Rückkehr zur Unmöglichkeit gemacht haben würde. Im September traf er am Ogowai mit seinen Gefährten zusammen und am 30. November brachte er die Expedition nach dem Gabun zurück.

Gewiß, die neue Ogowai-Expedition verdient die höchste Anerkennung. Gleichen ihre Erfolge auch nicht den großartigen und überraschenden Aufschlüssen der Congo- und Nil-Erforschungen, so müssen wir uns wohl gegenwärtig halten, daß mit der Verengerung der Sphäre der unbekannten Erdfläche unsere Ansprüche nothwendig herabgestimmt werden müssen. Die Herren de Brazza und Dr. Ballay haben alle jene Schwierigkeiten, Leiden und Entbehrungen vorgefunden, welche die Geschichte der afrikanischen Entdeckungen in ein so dunkles Gewand hüllen, und sie haben nicht gezögert, ihr Leben einzusetzen und dem tückisch verschlossenen Kontinente wieder ein Stück Geheimniß zu entreißen. Mehr als 1300 km unbekannter Landstrecken, von denen 800 zu Fuß durchwandert werden mußten, sind allein im Reisetagebuche des Herrn de Brazza festgelegt. Der Ogowai ist ein besiegter Strom. Die Hoffnung der Gabun-Kolonie, in ihm eine große Verkehrsstraße nach dem Innern zu gewinnen, wird sich kaum vollständig erfüllen können. Die Mündung ist bis weit in das Meer hinein verschlammt und vorgelagerte Sandbänke erschweren die Einfahrt. Der Charakter des Ogowai ist ganz der der anderen afrikanischen Ströme. Meist trägen Laufes, sich vielfach seenartig erweiternd und umstrickt mit einem Verschlingungsnetze von Hinterwassern begünstigt er die Bildung fieberbrütender Sumpfstrecken. Seine matte Strömung vermag tiefgehenden Schiffen nicht immer eine

Digitized by Google

genügende Waſſerfurche zu graben, während die Katarakte beim Durchbruch der Tafelländer noch erheblichere Sperrungen für die Schifffahrt zur Folge haben. Das Stromgebiet des Congo ſcheint ſehr nahe an die Ogowaiader heranzutreten und von dieſer nur durch eine Terraingräte getrennt zu ſein. Dies würde im gewiſſen Grade die Erzählungen der an den Jallallafällen wohnenden Eingebornen, welche von einer Waſſerverbindung zwiſchen Congo und Ogowai wiſſen wollten, beſtätigen. Sehr leicht mögen wohl die Waſſer beider Flußbetten in der großen Ueberſchwemmungsperiode ineinanderlaufen; ein Verhältniß, wie wir es wiederfinden beim Senegal und Gambia und beim Maranon und Orinoko.

39. Die aſiatiſche Türkei.

Die engliſche Zeitſchrift Geographical Magazine veröffentlicht in einem neueren Aufſatze eine Reihe von Schilderungen eines in Indien wohnenden Times-Korreſpondenten über Landeskultur- und Verkehrsverhältniſſe in der aſiatiſchen Türkei. Wenn auch die hierin niedergelegten Urtheile und Betrachtungen an manchen Stellen einen vorwiegend engliſchen Standpunkt unſchwer erkennen laſſen, ſo trägt doch die ganze Darſtellung ſo ſehr das Gepräge zuverläſſiger Wiedergabe einer ſcharfen ſachlichen Beobachtung, daß der Aufſatz als ein berückſichtigenswerther Beitrag zur Kunde des gerade jetzt in den politiſchen Vordergrund gedrängten Landes betrachtet werden darf.

Wir laſſen denſelben nachſtehend in der Ueberſetzung folgen.

»Ich begab mich Mitte des Monats März von Indien aus auf die Reiſe und ſchlug, unter Benutzung eines engliſch-oſtindiſchen Dampfers, den Weg nach Buſſorah, den perſiſchen Golf entlang, ein. Von da reiſte ich den Schatt-el-Arab und Tigris aufwärts nach Bagdad. Meſopotamien durchſtreifend beſuchte ich die heiligen Städte Karbela und Nejef, weſtlich des Euphrat. Sodann reiſte ich zurück nach Bagdad über Hilleh und Babylon, machte in nördlicher Richtung einen Abſtecher, die öſtliche Ecke des Tigristhales entlang nach Moſul, von wo aus mich mein Weg weſtwärts durch den nördlichen Theil von Meſopotamien nach Beledſchik und nochmals über den Euphrat führte. Dann ging ich über Aleppo nach der Ebene von Antiochia und über den Beilan-Berg nach dem Mittelländiſchen Meer bis Alexandretta, das als Ausgangspunkt für die Euphratthal-Eiſenbahn*) in Ausſicht genommen iſt.

Der Schah von Perſien iſt, wenigſtens dem Namen nach, der Gebieter der nordöſtlichen Küſte des perſiſchen Golfes in beinahe ihrer vollen Ausdehnung. Seit einigen Jahren haben die Türken, welche nahezu ganz Inner-Arabien unter ihre Botmäßigkeit gebracht haben, ihre Herrſchaft über die arabiſche oder ſüdweſtliche Küſte des Golfes erſtreckt. Der Golf ſelbſt verdankt indeſſen ſeine jetzige Sicherheit der engliſchen Macht. Jedenfalls nur aus Höflichkeitsrückſichten hat man von den unter unſern Schutz genommenen Inſeln und Scheiks keinerlei Entgelt für die Sicherheit und Ruhe, welche ſie unter dem Schatten der engliſchen Flagge genießen,

*) Archiv f. Poſt u. Telegr. Jahrg. 1878 S. 682 ff.

Digitized by Google

beansprucht, wir haben es sogar verabsäumt, uns irgend ein Anrecht auf ihre Treue und etwaige Hülfeleistung zu verschaffen. Als die Türken einen Streifen des Küstenlandes nach dem anderen für sich abtrennten, zeigten sie sich wohlunterrichtet von jenem Umstande. Sie erklärten rundweg, daß wir keinerlei Recht hätten, gegen ihre Annexionen Einspruch zu erheben, da wir niemals irgend ein Hoheitsrecht über die Scheiks ausgeübt hätten, für deren Schicksal wir uns interessirten.

Obwohl aber auf diese Weise die türkische Macht über einen bedeutenden Theil des arabischen Küstenlandes des Golfs sich ausgebreitet hat, so betreten wir doch das eigentlich ottomanische Gebiet erst, wenn wir die Barre des Schatt-el-Arab überschritten haben. Dieser großartige Strom wird durch die Vereinigung der Gewässer des Euphrat und des Tigris gebildet, welche bei Kurnah, im südlichsten Punkte von Mesopotamien, zusammenströmen; von hier aus wälzt sich die ungeheure Wassermasse noch 140 (engl.) Meilen weit bis zum Golf. An seiner Mündung gleicht der Schatt-el-Arab einem Meerbusen, denn seine Breite ist so bedeutend, daß die beiden Ufer vom Deck des Dampfers aus außer Sicht bleiben. Nur die breite Barre von weichem Sand bezeichnet die Grenze, wo der Fluß aufhört und der Golf beginnt. Die Untiefe an jener Sandbank hatte im März, während der Fluß beinahe seinen höchsten Wasserstand erreicht hatte, nur 11 Fuß Wasser. Der englisch-ostindische Dampfer »Pachumba« mit einem Tiefgang von 13 Fuß 6 Zoll durchschnitt indessen unter vollem Dampf den lockeren Sand. Einmal innerhalb der Barre in der Richtung stromaufwärts erreicht die Tiefe sechs Faden und bleibt so auf eine Strecke von beinahe 100 Meilen bis nach Kurnah.

Wenn man den Schatt-el-Arab aufwärts nach Bussorah fährt, liegt links türkisches und rechts persisches Gebiet. Die Beschaffenheit des Landes ist auf beiden Ufern dieselbe: weiches schwellendes Grün auf beiden Seiten, soweit das Auge reicht, strotzend von Fruchtbarkeit; dabei haben die Uferränder, als wären sie eigens für die Bewässerung des Landes eingerichtet, eine Höhe von kaum zwei Fuß. Die vom Dampfer aufgeworfenen Wellen treiben das Wasser oftmals über die Uferränder hinweg auf die Rasenfläche. Die Bebauung des Bodens ist deshalb sehr erleichtert, eine eigentliche planmäßige Bodenkultur ist jedoch nur auf dem türkischen Ufer zu sehen, das Land auf persischer Seite ist größtentheils vernachlässigt. Die Dattelwälder rühren alle aus früherer Zeit her und nirgends werden die Bäume ersetzt, wie überhaupt keine neuen Anpflanzungen zu erblicken sind. Viele Meilen südlich von Bussorah und 40 Meilen über diese Stadt hinaus bietet dagegen das türkische Ufer einen ganz andern Anblick dar. Der Wüstenstrich ist in kürzester Zeit nutzbar gemacht und ungeheure Flächen sind vollständig bebaut worden. Meile um Meile erstrecken sich stromaufwärts junge Dattelpflanzungen, die auf vier bis sechs Meilen in die Wüste hineinreichen. Zur Bewässerung sind kleine Kanäle von fünf bis sechs Fuß Breite und ungefähr vier Fuß Tiefe rechtwinkelig vom Strome aus angelegt. Sind ein paar Kanäle gegraben und einige Tausend Schößlinge von Dattelpalmen in regelmäßigen Reihen gepflanzt, eine Arbeit, die verhältnißmäßig geringe Kosten verursacht, so ist die Pflanzung fertig, die schon nach vier Jahren eine erhebliche Einnahme abwirft. Zwischen den Bäumen wird überdies noch Getreide gebaut. Große Mengen der auf diese Weise erzeugten Datteln gehen nach Europa und Amerika. In England haben eigenthümlicherweise gerade die Bewohner der Kohlendistrikte eine besondere Vorliebe für diese süße und nahrhafte Speise. Der ausländische Bedarf an Datteln ist gegenwärtig so groß, daß trotz der ungeheuern

Digitized by Google

Zunahme der Produktion der Preis der Datteln in Bussorah während der letzten sechs Jahre um 400 Prozent gestiegen ist.

Man fragt vielleicht, warum man auf dem türkischen Ufer des Schatt-el-Arab selbst die Wüste für die Bebauung in Angriff nimmt, während jenseits unter dem Scepter des Schah ganze Landstriche veröden. Darauf läßt sich einfach antworten, daß die persische Regierung einen ebenso großen lähmenden Druck in Wirklichkeit ausübt, als man dies von der ottomanischen Regierung gemeiniglich in Europa annimmt. Der Unterschied zwischen türkischer und persischer Herrschaft tritt aber schon darin hervor, daß die Tortur in jeder Gestalt, einschließlich der Bastonade und Pfählung, in den ottomanischen Ländern schon seit 30 Jahren abgeschafft, daß es dagegen in Persien bis auf den heutigen Tag üblich ist, Verbrecher lebendig aufzuspießen, während die Bastonade noch eine ganz gewöhnliche Strafart bildet.

Die Straßen von Buschire nach dem Innern sind, wie man mir Ende März in Buschire selbst erzählte, völlig sicher, Dank der Energie des Prinz-Gouverneurs von Schiraz, der ohne Weiteres Jeden auffspießen läßt, der als Räuber ergriffen wird, oder von dem man behauptet, daß er auf frischer That ertappt worden sei.

Bussorah, einstmals eine Stadt von 300 000 Einwohnern, ist jetzt ein sehr unbedeutender Platz. Doch hat es seit Eröffnung des Suezkanals angefangen, wieder etwas in die Höhe zu kommen. Dieses Frühjahr lagen am Ufer gegenüber den Getreidemagazinen elf europäische Dampfschiffe vor Anker, welche für den indischen und europäischen Markt Fracht einnahmen. Man hat eine Anzahl massiver Häuser in europäischem Stil aufgeführt und Werften längs des Flußufers zu errichten begonnen. Das Klima ist nicht so tödtlich, wie man allgemein annimmt, obwohl die Ueberschwemmungen, denen eine weite Landstrecke einige Meilen westwärts von der Stadt durch das Austreten des Euphrat bis auf eine Strecke von 200 Meilen nach Norden ausgesetzt ist, im Herbst sehr häufig Malaria erzeugen.

Von Bussorah nach Bagdad besorgen zwei englische Dampfer von geringem Tiefgang, aber großer Tragfähigkeit, den Waaren- und Personenverkehr. Außerdem werden noch sieben türkische Dampfschiffe in ähnlicher Weise verwendet. Die englische Dampfschifffahrtsgesellschaft bemüht sich, die Konzession für einen dritten Dampfer zu erhalten, denn der Handelsverkehr der Uferländer gewinnt von Jahr zu Jahr an Umfang und wirft einen reichen Ertrag ab. Die Türken haben sich jedoch bis jetzt wenig geneigt gezeigt, den Wunsch der Gesellschaft zu erfüllen. Vielleicht werden unter den jetzigen Zeitverhältnissen alle jene Einwendungen fallen, so daß die Zahl der auf dem Tigris fahrenden Dampfer ohne jede Beschränkung vermehrt werden kann.

Auf dem Euphrat ist der Handelsverkehr noch so gut wie gar nicht entwickelt. Jedes Jahr schickt die türkische Regierung, oder vielmehr die Gesellschaft, welche die Fahrten mit den Regierungsdampfschiffen besorgt, einen Dampfer den Euphrat aufwärts nach Bir. Dieser ist stets vollgepfropft von Passagieren, obwohl die Dauer der Reise sehr ungewiß ist. Der Euphrat ist nämlich so seicht, daß Dampfschiffe für einen regelmäßigen Betrieb höchstens 30 Zoll Tiefgang haben dürften. Der Tigris ist bedeutend tiefer, und mehrere der gegenwärtig auf ihm verkehrenden Schiffe haben bei voller Ladung einen Tiefgang von 4 Fuß.

Auf dem Wasserwege beträgt die Entfernung von Bussorah nach Bagdad 510 Meilen, und, da die Strömung sehr stark ist, so braucht ein Dampfschiff zur Zurücklegung dieser Strecke beinahe fünf Tage. Das üppige Weideland auf beiden

Digitized by Google

Ufern des Tigris ist beinahe bis nach Bagdad in den Händen der nomadisirenden Araber. Ungeheure Schafheerden weiden auf diesen unabsehbaren Triften, sie sind jedoch nicht immer Eigenthum der Araber, unter deren Obhut sie stehen. Viele der Heerden gehören reichen Kaufleuten in Bagdad, welche die Araber für die Besorgung der Aufsicht über dieselben bezahlen. Die »Kinder der Wüste« sind äußerst gewissenhaft in der Erfüllung der Vereinbarungen dieser Art, welche durch Vermittelung von Juden und Armeniern in Bagdad abgeschlossen werden.

Einige Jahre vor Ausbruch des letzten Krieges war es den Türken gelungen, die mächtigen Stämme in diesem Theile des Landes wenigstens annähernd in Zaum und Ordnung zu erhalten. Als indessen die Truppen aus dem Paschalik von Bagdad zurückgezogen werden mußten, um gegen die Russen zu kämpfen, lebten auch die alten Gewohnheiten der Nomadenstämme schnell wieder auf. Sicherlich herrscht gegenwärtig ein ziemlicher Grad von Zügellosigkeit, dagegen kann man jedenfalls nicht von einem organisirten Aufstande gegen die Regierung des Sultans sprechen. Sowie die Truppen in ihre Standorte zurückkehren, werden ohne Zweifel auch die jetzigen Wirren bald ihr Ende finden. Die Araber haben offenbar Neigung, sich am Ufer des Flusses seßhaft zu machen, denn ich sah viele Niederlassungen von Lehmbauten, welche in den letzten Jahren an Stellen entstanden sind, wo früher nur vereinzelte Zelte oder Schilfhütten zu sehen waren. Wenn aber der Araber »seßhaft« wird, dann wird er auch verhältnißmäßig civilisirt.

Bagdad ist gegenwärtig nicht die große Stadt, die es früher war und jedenfalls wieder werden wird, wenn die Hülfsquellen des Tigristhales aufgeschlossen werden. Die Stadt zählt jetzt ungefähr 100 000 Einwohner, welche zum größten Theil in Häusern aus gebörrten Lehmziegeln wohnen. Es ist eine Stadt aus Lehm, ausgeschmückt mit zahlreichen Moscheen und Minarets wie von blauem Porzellan. Die Straßen sind eng, krumm, ungepflastert und schmutzig. Die Befestigungen aus Backsteinmauern sind zum Theil in Verfall und nutzlos, dagegen sind einige prachtvolle Kasernen moderner Bauart vorhanden, welche Midhat Pascha nach allen Anforderungen der Neuzeit hat erbauen lassen. Derselbe hat überhaupt als General-Gouverneur viele hervorragende Werke unternommen und manche auch zu Ende geführt, bevor er abberufen wurde. Diesem energischen Pascha verdankt auch eine Pferde-Eisenbahn von drei Meilen Länge, welche aus der Stadt nach dem bedeutenden Vororte Kasmain führt, ihr Dasein.

Seit Langem sind große Landstriche um Bagdad herum in Getreidefelder verwandelt. Im letzten Jahre wurden 50 000 Tons Getreide von der Stadt aus flußabwärts verschifft, um von Bussorah aus nach dem Auslande zu gehen. Als ich im April dort war, lagerten noch weitere 30 000 Tons in den Speichern und harrten der Ausfuhr. Die Behörden hatten indessen, den Vorstellungen der Bevölkerung nachgebend, welche eine Hungersnoth befürchtete, wenn Getreide nach dem Auslande ginge, bevor die Ergebnisse der Ernte feststänben, die Verschiffung zum großen Verdruß der Kaufmannschaft untersagt.

Anfangs April brach ich auf, um die berühmten Reliquien bei den Schiah-Muhamedanern im Südwesten zu sehen. Dabei hatte ich Gelegenheit, etwas von Mesopotamien und dem Landstrich jenseits des Euphrat kennen zu lernen. Die Araber verursachten, zufolge der Abwesenheit der Truppen, mancherlei Fährlichkeiten, aber, obgleich sie manchmal auch Ortschaften und Karavanen plündern, so ließen sie doch in der Regel ihrem Ueberfluß an Thatkraft in Fehden unter sich freien Lauf.

Digitized by Google

An den Ufern des Euphrat ist das Land um Mosseyib und südlich bis Hilleh und darüber hinaus auf weiten Strecken bebaut. Die kleinen Bewässerungskanäle sind von der reichen Wassermenge des Euphrat stets bis zum Ueberlaufen gefüllt. Dabei bedroht übrigens der Fluß weite Landstriche mit dem Verderben, denn er tritt oftmals über seine Ufer, überschwemmt Hunderte von Quadratmeilen Landes, und verwandelt so das Land erst in einen See und dann in einen Sumpf. Drei Meilen von Bagdad entfernt ergoß sich, als ich gerade dort war, das Wasser des Euphrat wie ein Strom in den Tigris. Westwärts davon hat es einen weiten See gebildet, welcher von Mosseyib südlich bis auf gleiche Breite mit Bussorah sich ausdehnt. Ich segelte mit einem großen Boot zwölf Stunden lang über eine Ausbuchtung dieses Süßwassersees, der sich im Herbst in einen todbringenden Sumpf verwandelt. Die Türken haben zwar Ingenieure angestellt, darunter auch einige Europäer, welche beständig an der Eindämmung des Flusses arbeiten; aber bis jetzt haben sie offenbar noch kein Mittel gefunden, den mächtigen Wasserschwall des Euphrat im Zaume zu halten. Das große Kanalsystem, mit dessen Hülfe die alten Babylonier einst die zur Fruchtbarkeit wesentlich beitragende Wassermenge des Flusses den Ländereien von Süd-Mesopotamien zuführten, ist noch heute vorhanden; die ganze Art und Weise der Anlage ist auch heutzutage noch diejenige, welche am besten ihren Zweck zu erfüllen geeignet wäre. Man brauchte nur die Kanäle von dem Sande zu reinigen, der sie jetzt verstopft; sowie dies geschehen wäre, könnten sie ohne Weiteres wieder in Benutzung genommen werden sowohl zur Bewässerung wie zu Transportzwecken. Dabei würden sie die Wassermenge, welche jetzt die Ufer zerstört und das Land verwüstet, vollkommen ablenken.

Trotz aller Hindernisse werden jedoch weite Strecken des fruchtbaren Bodens von Jahr zu Jahr für die Kultur gewonnen. Die Juden in Bagdad schießen den Arabern und Andern das nöthige Geld vor, Letztere besorgen dann die Anlegung der Bewässerungskanäle und die Aussaat. Der Ertrag ist stets reichlich und wird, nachdem die Naturalabgabe an die Regierung entrichtet ist, zwischen dem Bebauer und dem Gelddarleiher getheilt. Datteln werden längs der Ufer des Euphrat auf der bereits erwähnten Strecke in reicher Fülle geerntet. Die Hauptfrage für ihre Verwerthung ist die Beförderung, denn mit Maulthieren kostet der Transport einer Ladung von vier Schilling an Werth von Hilleh bis Bagdad nicht weniger als sechs Schilling. Die Folge davon ist, daß ungeheure Mengen von Getreide und Datteln in und um Hilleh unbenutzt verfaulen, weil der Transport nach Bagdad oder Bussorah jeden Gewinn aufwiegen würde. Eine Pferdebahn, oder, noch besser, eine Eisenbahn von Bagdad nach dem Euphrat bis Mosseyib oder Hilleh (Babylon) und dann einige zwanzig Meilen weiter bis zur Stadt Kerbela, welche jährlich von 120 000 Wallfahrern besucht wird, würde nach der Meinung aller Europäer in jenen Gegenden, mit denen ich über die Sache gesprochen habe, sich ebenso gut bezahlt machen, wie die Pferdebahn nach Kasmain.

Kerbela ist eine mit Wällen umgebene Stadt von 60 000 Einwohnern, darunter 10 000 Eingewanderte aus Britisch-Indien und Persien, auf welche die große Heiligkeit des Platzes ihre Anziehungskraft ausgeübt hat. Die Umgebung der Stadt bilden Wälder von Dattel- und Maulbeerbäumen, welche eine wundervolle malerische Landschaft darbieten, wenn man auf dem breiten Kanal kommt, der von Mosseyib dahin führt.

Als ich vom jenseitigen Ufer des Euphrat nach Bagdad zurückgekehrt war,

Digitized by Google

begab ich mich nach Mosul, gegenüber der alten Stätte von Niniveh, woselbst der Tigris zuerst schiffbar wird. Mein Weg führte mich am Flusse der Hügel auf dem östlichen Ufer des Flusses entlang. Ungefähr vierzig Stunden hinter Bagdad verließ ich das Land der Araber und trat in das Gebiet der Kurden über. Dieser Landstrich ist hauptsächlich mit Gerste bebaut. Derjenige Theil der Bevölkerung, welcher seßhaft ist, besitzt einen weit entwickelteren Gewerbefleiß, als die Araber, die nomadisirenden Kurden sind dagegen ein äußerst trotziges Volk und geborene Räuber, denen man nur unter Gefahren und Schwierigkeiten entgeht. Der Beduine sieht die Ausplünderung des Reisenden für eine ganz selbstverständliche Sache an, sowie die Umstände dazu günstig sind, dagegen begeht er keinen Mord, es sei denn wegen eines ungerechtfertigten, weil nicht von Erfolg begleiteten Widerstandes. Der eingeborene Kurde dagegen ist stets Räuber und Mörder.

Ich machte die Beobachtung, daß alle Diejenigen, welche durch das Kurdenland zogen, viel erregter und ängstlicher wegen der Unsicherheit des Weges waren, als die Leute in den von Arabern durchstreiften Gegenden. Die Karavanen waren bedeutend besser mit Feuerwaffen versehen und befleißigten sich einer ziemlich kategorischen Anrufung Aller, die ihnen in den Weg kamen. Die Kurden machen aus ihren Bergen beständig Raubzüge nach den Ansiedelungen und nehmen Schafe, Ziegen und Getreide weg. Man erzählte mir, wie einmal sechszig Ansiedelungen gänzlich ausgeplündert worden seien, dabei behaupteten die Kurden, die türkische Regierung hätte sie in den letzten 20 Jahren verhindert, das, was ihnen zukomme, sich zu holen; sie müßten deshalb jetzt, da keine Truppen da seien, die Einsammlung nachholen.

Das hatte sich indessen westlich von Mardin zugetragen, während ich von dem Lande zwischen Bagdad und Mosul zu sprechen habe. Dieser Landstrich ist, wie bereits erwähnt, wohl bebaut und man trifft auf dem von mir eingeschlagenen Wege Städte und Flecken von ziemlicher Bedeutung. In einer dieser Städte, Kerkuk, residirt ein Pascha, welcher nur eine Frau hat, und zwar eine Engländerin. Man sagt von ihm, daß er ein sehr aufgeklärter Mann und guter Verwaltungsbeamter sei. Die Stadt zählt 20 000 Einwohner. Erbil (Arbela) hat 12 000 Einwohner. Die in der Nähe liegenden Hügel enthalten Petroleumquellen, welche seit Alexander des Großen Zeiten vorhanden sind. Eine dieser Quellen wird von der türkischen Regierung ausgebeutet und die Dampferflottille auf dem Tigris verwendet das Oel zur Feuerung. Wenn einmal die große Eisenbahn vom Mittelländischen Meer nach dem Persischen Golf fertig ist, wird das Oel ohne Zweifel auch östlich des Tigris, in der Richtung der jetzigen Poststraße Absatz finden und ein bedeutender Handelsgegenstand für alle die Städte werden, von denen ich oben nur zwei namentlich erwähnt habe.

Mosul ist eine große Stadt von erheblicher Bedeutung, sie hat vor Bagdad namentlich das voraus, daß sie durchweg Steinbauten statt der Ziegel- oder Lehmhäuser hat, dagegen herrscht daselbst eine große Unsauberkeit; die Straßen sind eng und winkelig und man erblickt überall die Zeichen des Verfalles. Hier traf ich zum ersten Male eine größere christliche Bevölkerung, denn eine beträchtliche Anzahl der Stadtbevölkerung sind Christen der einen oder andern Sekte. Ihre Aufführung ist freilich, wie ich leider bekennen muß, nicht gerade erbaulich. In drei Kirchen, welche ich besuchte, mußten türkische Soldaten dafür sorgen, daß die Mitglieder der verschiedenen Glaubensbekenntnisse nicht unter sich handgemein wurden. Die chal-

Digitized by Google

däischen Christen befinden sich gegenwärtig in einer Art von Bürgerkrieg aus Anlaß der Wahl eines neuen Patriarchen in Stelle des unlängst im Geruche des Treubruchs verstorbenen. Er hatte nämlich eine päpstliche Bulle angenommen, welche erhebliche Aenderungen des chaldäischen Bekenntnisses enthielt. Die Bischöfe sind mit der Bulle einverstanden, da sie einen großen Theil der Befugnisse, welche bisher den gewöhnlichen Priestern und den Laien zustanden, in ihre Hand spielt. Die unteren Priester und die Laien sind natürlich dagegen. Die Konsuln von Frankreich und England, die Botschafter dieser beiden Mächte in Konstantinopel, Oesterreich, der Papst, die Pforte, der Pascha, echt türkische Gewaltthätigkeiten, die edle Gepflogenheit der Selbstvertheidigung, all das hat nacheinander in diesem großen Streite herhalten müssen. Wären nicht die an den Kirchenthüren angeschlagenen türkischen Verordnungen, so würden die feindlichen Parteien ihren Streit sicherlich noch an den Stufen des Altars ausfechten. Ein ganz ähnlicher Zustand herrscht zwischen den syrischen Katholiken und den Jakobiten; zwei ihrer Kirchen konnten nur durch die Dazwischenkunft türkischer Soldaten vor der Entweihung durch eine regelrechte Rauferei bewahrt werden. Dennoch erzählt jeder eingeborene Christ, dem man begegnet, mit banger Erregung, wie schrecklich fanatisch die Muselmänner in Mosul seien, und daß der Scheikh der großen Moschee nur auf die Galerie des Minarets zu treten und das Zeichen zu geben brauche, um alsbald ein Blutbad unter den Christen herbeizuführen.

Von Mosul aus führt die Poststraße einige Tage lang nordwestlich auf dem Wege hin, den die Zehntausend bei ihrem Rückzuge genommen haben, dann überschreitet sie den Tigris bei Jezireh, und berührt, nach ihrer ziemlich unwegsamen Fortsetzung durch die kurdischen Berge im Norden von Mesopotamien, die großen Städte Mardin, Diarbekir und Orfah, von da geht sie weiter nach Belbschik, woselbst der Reisende den Euphrat überschreitet und das nördliche Syrien betritt. Beinahe alle höher gelegenen Plateaus auf diesem Wege, sowie sämmtliche Berggipfel waren im Mai mit Schnee bedeckt und die Witterung war so kalt wie in England zu Anfang des Frühjahrs.

Ein bedeutender Theil der sogenannten Wüste ist bebaut. Ansiedler sind zahlreich vorhanden, ebenso zahlreich sind leider die kurdischen Freibeuter vertreten, welche von ihren nördlicher gelegenen Bergen herabkommen; die Ansiedler beklagen sich deshalb bitter über ihre Räubereien. Die Regierung hat 500 Tscherkessen als Gendarmen angestellt, die vortreffliche Dienste leisten, denn sowohl Kurden als Araber haben einen gewaltigen Respekt vor der nachdrücklichen Art und Weise der Tscherkessen bei einem etwaigen bewaffneten Widerstande. Unglücklicherweise sind aber auch die Tscherkessen, wenn sie nicht gerade als Gendarmen im Dienst sind, noch viel verwegenere Räuber als Kurden und Araber zusammen und werden deshalb von den Ansiedlern noch mehr gefürchtet. Die Hauptschuld fällt hierbei auf die Regierung, welche den Fehler begangen hat, den Anführern der Tscherkessen jede Gewalt über ihre Leute zu nehmen. Diese Häuptlinge würden aber ihre Schaar wenigstens annähernd in Ordnung halten, wenn die Regierung ihnen nur die nöthige Machtbefugniß geben wollte. Wie die Sache jetzt liegt, vermögen die Landesgesetze allein nichts auszurichten, der wilde Tscherkesse treibt vielmehr, da die patriarchalische Gewalt seiner Häuptlinge lahm gelegt ist, Alles, was ihm beliebt. Seine bedeutende Körperkraft und Gewandheit in der Handhabung der Waffen, die er stets in großer Auswahl mit sich führt, macht ihn zum gefürchtetsten Räuber in diesen Gegenden.

Digitized by Google

Meine Erfahrung beschränkte sich auf die Leute im Dienst der Regierung und ich kann nicht anders sagen, als daß sie die sicherste Begleitung auf meiner ganzen Reise waren. Sie sind zuvorkommende, aufrichtige, gutmüthige Menschen, die weder Anstrengung noch Gefahr scheuen und die niemals zu irgendwelchen Vorspiegelungen ihre Zuflucht nehmen, um eine vorzeitige Rast herbeizuführen.

Jedenfalls sind die tscherkessischen Einwanderer, trotz ihres wenig beneidenswerthen Rufes, ein brauchbares Material, von dem man vielleicht bei der Reorganisation der asiatischen Türkei, welche nicht mehr lange auf sich warten lassen kann, einen vortheilhaften Gebrauch zu machen verstehen wird.

Nachdem ich die solid gebauten Städte Diarbekir mit 60 000 Einwohnern und Oriah mit 50 000 passirt hatte, kam ich, wie bereits erwähnt, nach Baldschik, das eine Bevölkerung von 12 000 Einwohnern hat, die in Häusern aus Kalkstein wohnen. Der Euphrat ist hier so breit, wie die Themse bei Greenwich, aber sehr seicht. Ich sah, wie eine Kameelkarawane ihn überschritt; in der Mitte des Flusses schienen die Thiere auf dem Wasser hinzugehen, das selbst hier nicht einmal fußtief war.

Der Weg nach Aleppo führt über Kalksteingebilde. Zu den Gebäuden in dieser Stadt werden Quadern verwendet, ähnlich wie zu den modernen Bauten in Paris. Wie man mir mittheilte, haben sich daselbst 200 bis 300 Europäer angesiedelt; die Kaufläden haben denn auch ein mehr europäisches und weniger asiatisches Aussehen, als irgendwo östlich von Smyrna. Wenn die Linie für die zu erbauende große Eisenbahn einmal endgültig feststeht, so wird sie sicherlich dicht an Aleppo vorübergehen. Von Aleppo nach der Ebene von Antiochia windet sich aber eine Hügelkette hin, welche überschritten werden muß und dem Ingenieur, der Sparsamkeit und Eile gleicherweise berücksichtigen muß, manche Schwierigkeiten bereiten dürfte. Möglicherweise findet man eine Linie, auf der diese Hügel umgangen werden können, wenn indessen eine solche in der That existirt, so muß sie jedenfalls einen ungeheueren Umweg bilden, da man außerdem die Post voraussichtlich schon jetzt auf dieser Route befördern würde.

Die Ebene von Antiochia, welche sich acht bis zehn Meilen weit vom Fuße dieser Hügelkette bis zum großen Beilanberge erstreckt, bildet in der Hälfte der ganzen Ausdehnung einen tiefen ungeheueren Sumpf, der große Schaaren von Pelikanen beherbergt. Derselbe enthält noch Ueberbleibsel von zwei großen Fahrstraßen, deren eine von den Römern, die andere von Sultan Murad erbaut worden war; beide sind fast vollständig von der unergründlichen, tückischen Tiefe verschlungen worden.

Der Weg über den Beilan selbst ist nicht so schwierig, wie es den Anschein hat; der höchste Punkt, den die Straße über denselben erreicht, liegt 1600 Fuß über der Meeresfläche. Alle Steigungen desselben können von Pferden leicht überwunden werden. Sache der Ingenieure wird es sein, festzustellen, ob auch mit Lokomotiven ohne allzu unverhältnißmäßige Kosten das Gleiche erreicht werden kann.

Jenseits des Beilan liegt die von Miasmen erfüllte Hochebene bis zur weiten Ausbuchtung des Mittelmeeres, an der Alexandretta aufgebaut worden ist, wie eine Landkarte vor den Blicken. Die Entfernung bis dahin beträgt 15 Meilen. Alexandretta ist kein eigentlicher Hafen, sondern nur ein Ankerplatz, der sowohl dem Südwind, als auch mehr oder weniger den westlichen Luftströmungen zugänglich ist. Zwischen Alexandretta und Aleppo besteht ein so blühender Verkehr, daß 10 000 Ka-

Digitized by Google

meele zum Transport verwendet werden. Bestände eine Eisenbahnverbindung, so würde die Entwickelung des Handels in dieser Gegend eine unbegrenzte sein.

Eine Eisenbahn vom Mittelmeer nach dem Euphrat- und Tigristhale würde Landstriche mit unerschöpflichen Hülfsquellen berühren und Provinzen erstehen lassen, deren fruchtbarer Boden eine Entwickelung ohne Gleichen gestattete. Es ist ein Irrthum, wenn man meint, daß die asiatische Türkei im Untergange begriffen sei. Beinahe überall, wohin ich auf meinen Streifzügen kam, die einen Weg von 1500 Meilen ausmachten, sah ich Zeichen des Fortschrittes und nicht des Verfalles. Die Bevölkerung ist spärlich, aber es sind kräftige, wohlgenährte Menschen, die unter richtiger Anleitung die besten Arbeitskräfte abgeben. Wenn man jederzeit Leute findet, welche Gepäckstücke von drei Centnern Gewicht für wenige Piaster forttragen, so kann man nicht von Mangel an Körperkraft unter diesem Volke sprechen. Das schlaffe, und mehr unthätige als tyrannische Regiment, unter dem das Land bisher gelitten hat, wird nunmehr unter englischem Einfluß eine völlige Reform erfahren. Die Bestechlichkeit der unteren — und mancher der höheren — Beamten wird voraussichtlich aufhören, wenn die Gehälter regelmäßig zur Auszahlung gelangen und wenn jede Veruntreuung oder sonstige Unredlichkeit unnachsichtlich die Entlassung zur Folge hat. Die Araber und Kurden können leicht durch Anlegung einiger militärischer Stationen im Zaume gehalten werden. Was sollte dann der Entfaltung aller der reichen Hülfsquellen der asiatischen Türkei noch im Wege stehen? Englischer Unternehmungsgeist und englisches Kapital wird die Mittel liefern und alle Welt wird, wie wir hoffen, von dem Erfolge Nutzen ziehen.«

II. Kleine Mittheilungen.

Einführung des Postauftragsverfahrens in Frankreich. Nachdem in Deutschland seit der im Jahre 1871 erfolgten Einführung des Postauftragsverfahrens die Erleichterungen, welche dadurch namentlich für den Handelsstand geschaffen worden sind, immer allgemeinere Anerkennung finden, geht man nunmehr auch in Frankreich dazu über, ein ähnliches Verfahren, wenn auch zunächst nur in einem beschränkteren Umfange, einzuführen.

Nach einem von der Deputirtenkammer unterm 24. März angenommenen Gesetzentwurf wird von einem noch näher zu bestimmenden Zeitpunkte ab die Post sich innerhalb Frankreich und Algerien mit der Einziehung von kleineren Geldbeträgen auf Quittungen, Rechnungen, Schuldscheine, Wechsel und andere Handelseffekten befassen. Der neue Geschäftszweig greift indessen fürs Erste nur bei einem Theile der französischen Postanstalten Platz, während die allmähliche Ausdehnung vorbehalten bleibt.

Die Uebersendung der dem Postauftrag zu Grunde liegenden Urkunden geschieht in Einschreibbriefen, welche an diejenige Postanstalt zu richten sind, von welcher die Einziehung der Beträge bewirkt werden soll. Für solche Einschreibbriefe kommt eine ermäßigte Taxe von 25 Cts. zur Anwendung. Für die Einziehung des Geldbetrages erhält der dieselbe besorgende Briefträger eine Vergütung von 5 Cts. für je 20 Frs. bis zum Meistbetrage von 25 Cts.; die gleiche Vergütung bezieht

Digitized by Google

der bei dem Einziehungsgeschäft verantwortlich betheiligte Postbeamte. Nach Abzug dieser Gebühren wird der eingezogene Betrag durch Postanweisung, für welche die Gebühr gleichfalls von jenem Betrage entnommen wird, an den Auftraggeber übersandt. Eine Einziehung von Theilbeträgen findet nicht statt.

Im Falle der Uneinziehbarkeit des Betrages gehen die Urkunden an den Auftraggeber zurück, ohne daß die Postverwaltung gehalten ist, den Grund der Uneinziehbarkeit anzugeben.

Für den Verlust eines im Postauftragsverfahren der Post übergebenen Einschreibbriefes mit Urkunden, sowie für den gänzlichen oder theilweisen Verlust der letzteren, kann die Postverwaltung nur bis zur Höhe von 50 Frs. in Anspruch genommen werden. Im Falle des Verlustes bereits eingezogener Beträge hat die Postverwaltung dagegen vollen Ersatz zu leisten. Für Verzögerungen im Postauftragsverfahren wird eine Entschädigung nicht geleistet.

Der Worttarif bei der österreichischen Telegraphie. Unter dem 17. März 1879 ist gemeinschaftlich von der österreichischen und der ungarischen obersten Telegraphenbehörde eine Verfügung erlassen worden, welche die Gebührensätze für die telegraphische Korrespondenz innerhalb Oesterreich-Ungarns folgendermaßen regelt:

Für gewöhnliche Telegramme ist zu erheben eine Grundtaxe von 24 Kreuzern, eine Worttaxe von 2 Kreuzern für alle Entfernungen. Diese Sätze erniedrigen sich beide auf die Hälfte, wenn Telegramme zwischen verschiedenen Staats-Telegraphenanstalten an demselben Orte ausgetauscht werden (Stadttelegramme). Für Telegramme, welche bei Eisenbahn-Telegraphenstationen aufgeliefert werden, wird in dem Falle, daß an demselben Orte auch ein Staats-Telegraphenamt vorhanden ist, eine Zuschlagsgebühr von 1 Kreuzer für jedes überhaupt gebührenpflichtige Wort erhoben. Ausgenommen hiervon sind die Stadttelegramme. Soll die Antwort vorausbezahlt werden, so wird die Gebühr für 10 Worte erhoben, falls der Aufgeber nicht schriftlich eine andere Wortzahl als vorauszubezahlen bezeichnet. Mehr als 30 Worte dürfen nicht vorausbezahlt werden. Die Gebühr für eine Empfangsanzeige ist die eines gewöhnlichen Telegramms von 10 Worten. Die Telegraphen-Freimarken und die Telegraphen-Avis zu ermäßigter Taxe kommen in Wegfall. Quittungen über die Auflieferung von Telegrammen bz. Bezahlung der Gebühren werden nur gegen Erlegung von 50 Kreuzern ertheilt. Der neue Tarif ist am 1. April d. J. in Wirksamkeit getreten.

III. Zeitschriften-Uebersicht.

1) **L'Union postale.** Journal publié par le bureau international de l'Union générale des postes. No. 5. Berne, 1er Mai 1879.

Der neupersische Brief. — Sparkassen dänischer Post- und Telegraphenbeamten bz. Unterbeamten. — Einführung des Postmandat-(Inkasso-)Verfahrens in Frankreich. — Anlage: allgemeine Poststatistik, umfassend die Staaten des allgemeinen Postvereins für das Jahr 1877.

Digitized by Google

2) **Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten. Nr. 18. Berlin, 2. Mai 1879.

Zur Frage der Ermäßigung der Postnachnahmegebühr. — Unterirdischer Telegraphenbau. — Personalnachrichten. — Kleine Mittheilungen. — Emil Hermann Hartwich. — Die Eisenbahnen der Erde. — Korrespondenzen. — Ausland. — Vereinswesen. — Vermischtes. — Literatur und Presse. — Redaktionsschalter. — Feuilleton.

3) **Magazin für die Literatur des Auslandes.** Nr. 16 und 17.

Deutschland und das Ausland. Eine eigenthümliche Apologie des Katholizismus. — England. William Shakespeare 1564, 23. April 1616. — Frankreich. Mes pensées. — Italien. Die Galileifrage in ihrem gegenwärtigen Stadium. I. — Belgien. Ein Blick auf die belgische Literatur der Gegenwart, von Trauttwein von Belle. II. — Ungarn. König Beda's Tod. Ein Epos von Johann Arany. — Niederlande. K. Th. Wenzelburger's Geschichte der Niederlande. — W. J. van Zeggelen. — Kleine Rundschau: Index zu Diez' Etymologischem Wörterbuch der romanischen Sprachen von Dr. Johann Urban Jarnik. — Die Kandidaten für den Thron Bulgariens. — Ein neues chinesisches Wörterbuch. — Mancherlei. — Neuigkeiten der ausländischen Literatur.

4) **Journal télégraphique.** Publié par le bureau international des administrations télégraphiques. No. 16. Berne, 14 Février 1879.

I. Statistique de 1877: 1° Complément de la statistique comparative; 2° renseignements accessoires spéciaux. — II. Sur les constances des nouvelles formes de l'élément Leclanché, par le Dr. A. Tobler, privat-docent à l'Ecole polytechnique de Zurich (traduit de l'allemand sur une communication originale de l'auteur). — III. De la coexistence des courants contraires dans un même conducteur, par M. Ferd. Kovacevic, sécrétaire à la Direction des télégraphes hongrois, à Agram (traduit de l'allemand sur une communication originale de l'auteur). — IV. La télégraphie et quelques autres applications de l'électricité à l'Exposition universelle de 1878, par M. Rothen, Directeur-adjoint des télégraphes suisses: piles, lignes aériennes et sousmarines, parafoudres et paratonnerres. — V. Publications officielles: 1° Arrangement télégraphique entre les Administrations allemandes et les Administrations austro-hongroises; 2° instruction concernant l'introduction du tarif par mot dans le service intérieur de l'Autriche-Hongrie. — VI. Correspondance. — VII. Sommaire bibliographique. — Nécrologie. — IX. Nouvelles.

5) **Telegraphic Journal.** April 15.

The Society of Telegraph Engineers. — M. Ader's Telephone without a Diaphragm, by M. le Comte du Moncel. — Professor Hughes on Induction. — Oppenheimer's Lightning Guard Insulator. — A New Form of Shunt Box, by J. Rymer-Jones. — Edison's New Electric Lamp. — Fuller's Electric Light. — Induction Apparatus for Reversed Currents, by Profs. Elihu Thomson and Edwin J. Houston. — Correspondence. — Notes. — New Patents. — Proceedings of Societies. — General Science: Engines for Working Electric Light. — Mechanical Production of Speech. — City Notes.

6) **Telegraphisches in verschiedenen Zeitschriften.**

The Electician. No. 21.

Telegraph Statistics of India for the Year 1876–77. — Useful Effect of Magneto-Electric Machines. — South-African Telegraphs. — The proposed New Atlantic Cables. — The Substitution of »Potential« for »Tension«. Tension at pointed Portions of a Conductor. — Dowling's improved Mikrophones.

Herausgegeben im Auftrage der Kaiserlichen Post- und Telegraphenverwaltung.

Berlin, gedruckt in der vormaligen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (unter Reichsverwaltung).

Digitized by Google

Archiv für Post und Telegraphie.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

№ 10. Berlin, Mai. 1879.

Inhalt: I. Aktenstücke und Aufsätze: 40. Isolirte Telegraphenanlagen und ihr Anschluß an das Welt-Telegraphennetz. — 41. Die englische Post und Telegraphie im Jahre 1877/78. — 42. Zur Geschichte des Postwesens in den braunschweig-lüneburgischen Landen. — 43. Cypern.

II. Kleine Mittheilungen: Straßenwagen und Velocipedes mit Dampfbetrieb.

III. Zeitschriften-Uebersicht.

I. Aktenstücke und Aufsätze.

40. Isolirte Telegraphenanlagen und ihr Anschluß an das Welt-Telegraphennetz.

Das Berner Journal télégraphique bringt in einer Reihe von Aufsätzen Mittheilungen über diejenigen Telegraphenlinien, welche in Folge ihrer geographischen Lage noch nicht an das allgemeine, die civilisirte Welt überspannende Liniennetz angeschlossen worden sind. Da die in neuester Zeit zahlreicher denn je auftauchenden Pläne, diese vom Weltverkehr abseits gelegenen Linien in das allgemeine Telegraphennetz miteinzubeziehen, in einer mehr oder weniger nahen Zukunft ihrer Verwirklichung entgegengehen dürften, so verdienen die gedachten Mittheilungen ein allgemeines Interesse, und es wird beabsichtigt, nachstehend ihren wesentlichen Inhalt wiederzugeben.

1. Als eines der wichtigsten der bis jetzt isolirt stehenden Netze erscheint das am Kap der guten Hoffnung, sowohl was die Beziehungen der dortigen Kolonien zum Weltverkehr, als was die Gesammtlänge der Linien und die Zahl der Betriebsstellen betrifft.

Die Mittheilungen über das Telegraphennetz der Kapkolonien reichen zurück bis zum Jahre 1864, wo als erste Linie diejenige von Capetown bis Grahamstown in einer Länge von 1000 km vorhanden war. Dieselbe war errichtet worden von Siemens und Halske mit 5,08 mm starkem Draht und wurde mit Morseapparaten betrieben. Im Jahre 1873 befand sich der Betrieb der Kaplinien in

Digitized by Google

den Händen der Cape of Good Hope Telegraph Company; die ersteren hatten sich in der Zwischenzeit um eine 200 km lange Linie von Grahamstown nach East-London und eine solche, 100 km lang, von Grahamstown nördlich nach Fort-Beaufort vermehrt. Hierzu trat noch eine kurze Linie von Capetown nach dem nur 50 km entfernten Simonstown. Die Gebührensätze jener Zeit begünstigten den Aufschwung des telegraphischen Verkehrs ganz und gar nicht: sie stiegen für ein Telegramm von zwanzig Worten — Adresse und Unterschrift frei — von 1,00 *M.* bis auf 15,44 *M.*, und erhöhten sich um den dritten Theil für jede Reihe von 1 bis 10 Worten über zwanzig. Für das Abtragen der Telegramme wurde bis zur Entfernung von einer halben Meile (englisch) keine besondere Gebühr erhoben; von da bis zur vollen Meile war zu zahlen 0,50 *M.*, für jede Meile oder einen Theil derselben mehr eine Mark darüber. Weiter als drei Meilen fand eine Beförderung der Telegramme seitens der Gesellschaft überhaupt nicht statt, besondere Abmachungen ausgenommen.

Im Verlauf des Jahres 1873 wurde die wichtige Linie Grahamstown-Colesberg eröffnet und damit die telegraphische Verbindung bis dicht an die Grenzen des damaligen Oranje-Freistaates vorgerückt.

Für die Verbindung mit Europa sollte die Inbetriebnahme des zwischen Portugal und Brasilien über Madeira und St. Vincent gelegten Kabels von hervorragender Bedeutung werden: nach jahrelangen Verhandlungen ist es erreicht worden, daß die Telegramme für das Kap von den Schiffen der Union Steamship Company welche den Verkehr zwischen dem Mutterland und der Kolonie vermitteln, und die nunmehr St. Vincent anlaufen, in letzterem Hafen übernommen und gegen eine Zuschlaggebühr von 20 *M.* nach Capetown weiterbefördert werden. Dadurch ist die Entfernung zwischen England und dem Kap um zwei Fünftel verringert worden.

In der Zwischenzeit ist der Betrieb der Koloniallinien von der oben genannten Gesellschaft in die Hände der Regierung und zwar des Capetown Telegraph Departement übergegangen, welches sich die Vermehrung der Linien besonders angelegen sein ließ. Die östliche Linie ist in Folge des Kafferkrieges an der Küste entlang über Umtata bis Umtemia, später bis Durban und von da nach dem Innern zu bis Pietermaritzburg verlängert worden: ihre Gesammtlänge von Capetown nach letzterer Stadt beträgt 1800 bis 2000 km. Nach älteren Nachrichten hat schon früher eine telegraphische Verbindung zwischen Pietermaritzburg und Pretoria, der Hauptstadt des früheren, jetzt von England annektirten Transvaal-Freistaates, bestanden, doch ist aus den vorhandenen Mittheilungen nicht mit Gewißheit zu ersehen, ob diese Linie noch jetzt im Betriebe oder ob sie nicht mehr in dienstfähigem Zustande ist; letzteres scheint aus den amtlichen Berichten hervorzugehen, welche Pietermaritzburg als den am meisten nördlich vorgeschobenen Posten des Telegraphennetzes bezeichnen. Dagegen ist auf der Welttelegraphenkarte, welche vom internationalen Büreau in Bern herausgegeben wird, eine Linie von Pietermaritzburg bis Pretoria verzeichnet.

Außer vorstehend genannten Linien sind in dem vierjährigen Zeitraum von 1873 bis 1877 noch folgende Telegraphenanlagen hergestellt worden: eine Linie von Fort Beaufort nördlich über Queenstown, Dordrecht und Burgerdorp bis Alival North an der Grenze des Oranje-Freistaates; eine Linie von Colesberg bis Kimberley, eine von Bedford bis Victoria West, wo sie mit der Linie von Georgetown

Digitized by Google

über Beaufort und Victoria West nach Richmond zusammentrifft, sowie zahlreiche, dem Lokalverkehr dienende kleinere Abzweigungen. Im Ganzen wird man das Netz der Kaplinien nicht zu hoch mit 6000 bis 8000 km veranschlagen, die ein Gebiet von mehr als 650 000 qkm (ohne das Transvaalland) überspannen und in welche 88 Aemter eingeschaltet sind.

Was den jetzigen Gebührentarif anlangt, so ist derselbe bedeutend billiger und einfacher, als der frühere. Als Einheit ist auch jetzt noch das Telegramm von zwanzig Worten zu Grunde gelegt. Für dessen Beförderung ist zu zahlen in der ersten Zone 1,50 *M.*, zwischen der ersten und zweiten Zone 2,50 *M.* und zwischen der ersten und dritten Zone 5,00 *M.* Für jede Reihe von 1 bis 10 Worten mehr beträgt die Zuschlagsgebühr in allen drei Zonen gleichmäßig 1,0 *M.*

Im Zusammenhang mit der stetig wachsenden Bedeutung der Kapkolonien und ihrer räumlichen Ausbreitung hat sich das Interesse der englischen Handelswelt und der großbritannischen Regierung in steigendem Maße den Plänen zur Hereinziehung des Kolonial-Telegraphennetzes in die Welttelegraphie zugewendet. Solcher Pläne giebt es mehrere. Der erste stammt aus dem Jahre 1874 und ging darauf hinaus, ein Kabel von Aden oder Ceylon aus über St. Mauritius, Port Natal nach Port Elisabeth zu verlegen und durch eine Abzweigung von St. Mauritius nach Réunion auch diese französische Kolonie an das Weltnetz anzuschließen. Dieser Plan, schon bei seinem Entstehen der Ausführung sehr nahe gebracht, wird jetzt wieder von den beiden großen Kabelgesellschaften des Ostens, der Eastern und der Eastern Extension Company, lebhaft empfohlen. Nur will man neuerdings eine Reihe von Kabeln entlang der östlichen Küste von Afrika verlegen, und zwar von Aden nach Zanzibar, von da nach Mozambique und von dort entweder bis zu den portugiesischen Besitzungen in der Delagoa-Bai oder Port Natal, wo sich die oberirdischen Linien nach Süden anschließen würden. Von Mozambique wird eine Verzweigung nach St. Mauritius und Réunion beabsichtigt. Die Entfernung von Aden bis Delagoa wird auf 5260 Meilen, bis Port Natal auf 5520 Meilen berechnet, die Kosten der Kabellegung werden, unter Zugrundelegung des Satzes von 5000 *M.* für die Meile, auf höchstens 27 600 000 *M.* angenommen, deren Verzinsung zu 3½ vom Hundert unter Hinzutritt der Zinsen für die sonstigen Kosten (Auskundung, Gebäude u. s. w.) eine jährliche Einnahme von 1 320 000 *M.* erfordern würde. Die Einnahme aus den Telegrammgebühren wird jedoch, nach den Angaben des Electrician, der das Projekt warm befürwortet, auf höchstens 800 000 *M.* zu veranschlagen sein. Der Ausfall verspricht durch die von den betheiligten Kolonien in Aussicht gestellten Subventionen überreichlich gedeckt zu werden, so daß ein jährlicher Ueberschuß von 400 000 *M.* herausgerechnet wird.

Dem vorstehenden Plane werden hauptsächlich militärische Bedenken entgegengestellt: man fürchtet, daß die Kabel im Mittelländischen und im Rothen Meer im Falle eines Krieges mit einer europäischen Macht, z. B. Rußland, durch einen Handstreich ohne Mühe zerstört werden könnten und daß in Folge dessen England der Verbindung mit seinen Kolonien in Asien und Afrika beraubt sein würde. Diese Erwägungen haben zur Aufstellung eines Projekts zur Verbindung des Kaps entlang der westlichen Küste Afrikas geführt. Hier giebt es von St. Vincent aus, wo das brasilianische Kabel gelandet ist, zwei Wege nach dem Kap: der eine über Ascension und St. Helena, der andere an der Küste hin mit Einschaltung der sämmtlichen Küstenbesitzungen Englands in die Leitung. Erstere Linie würde zwar

Digitized by Google

nur 4500 Meilen Kabel erfordern, 1500 Meilen weniger als letztere, aber dieselben müßten durchweg in die offene See in Tiefen von zwei- bis dreitausend Faden versenkt werden, und wären durch die südöstlichen Meeresströmungen Beschädigungen ausgesetzt, deren Beseitigung schwierig und kostspielig ist, so daß ein lohnender und zugleich den telegraphischen Verkehr fördernder Tarif nicht in Aussicht gestellt werden könnte.

Das Telegraphic Journal, welches im Jahre 1878 der Frage des Anschlusses der Kaplinien mehrere Artikel gewidmet hat, läßt diese Einwürfe gegen die Linie über St. Helena gelten, befürwortet dagegen die Küstenlinie, welche jedenfalls auf den bevorstehenden Aufschwung des Handels an der Westküste einen sehr fördernden Einfluß auszuüben berufen sein werde.

Diesen Projekten gesellt sich der von Mr. Sivewright, Chef der Kolonialtelegraphen am Kap, herrührende Plan einer Linie mitten durch den afrikanischen Kontinent zu, welcher besonders von der Kolonie selbst eifrig unterstützt wird und über welchen unsere Leser Seite 697 des vorigen Jahrganges dieser Blätter bereits Näheres erfahren haben. Gemäß diesem Plane würde eine Ueberlandlinie von Gondokoro, dem südlichsten Telegraphenamt Aegyptens, bis Kimperley oder Pretoria, den nördlichsten Aemtern der Kapkolonie, in einer Länge von etwa 2000 Meilen mit einem Kostenaufwand von vielleicht zehn Millionen Mark herzustellen sein. Freilich ist die Annahme, daß die ägyptischen Linien bis Gondokoro hinabreichen, leider eine irrige; auch steht es noch keineswegs fest, ob diese Linien, deren südlichster Punkt vorläufig Khartoum ist, in einem den Anforderungen des europäischen Verkehrs genügenden Zustande sind, und es würde somit möglicherweise die neue Linie in der ganzen Länge von der Küste des Mittelmeeres bis zum Kap hergestellt werden müssen, ein Umstand, der die finanzielle Seite der Frage allerdings wesentlich verändern würde.

Welche der drei Linien, auf der östlichen oder westlichen Seite oder mitten durch den Kontinent Afrikas zur Ausführung kommen wird, läßt sich mit Bestimmtheit noch nicht voraussehen: die Wahrscheinlichkeit und der jetzige Stand der Angelegenheit spricht für die erstere, jedoch spricht die Wahrscheinlichkeit dafür, daß wir noch vor Ablauf dieses Jahrhunderts alle drei Projekte verwirklicht sehen.[1])

2. Auf den Philippinen bestand schon zu Ende des vorigen Jahrhunderts ein System optischer Telegraphen von allerdings nicht bedeutendem Umfange (sechs Stationen auf eine Gesammtentfernung von ungefähr 45 km), welches ursprünglich zum Zwecke des Schutzes vor Ueberfällen der Seeräuber errichtet worden war, im Laufe der Zeit aber sich den von der Kriegs- und Handelsschifffahrt an das Signalwesen gestellten Anforderungen angepaßt hatte. Die elektrische Telegraphie wurde dagegen erst im Jahre 1867 eingeführt, indem die spanische Regierung drei Beamte nach den Philippinen schickte, um dort die nöthigen Linien zu errichten; es bedurfte indessen eines Zeitraums von fünf Jahren, ehe es diesen Beamten, und auch dann erst in Folge eines Wechsels in der Person des General-Kapitäns der Inseln, gelang, die ihnen, jedenfalls von der Kolonialregierung, entgegengestellten Hindernisse zu besiegen und am 1. Dezember 1872 die erste Linie von Manila nach Cavita und Punta-Restinga dem Verkehr zu übergeben. Hierzu tra-

[1]) Vergl. hierüber S. 193 ff. des laufenden Jahrgangs des Archivs f. P. u. T.

Digitized by Google

ten im Laufe der folgenden Jahre in rascher Folge eine Anzahl weiterer Anlagen, so daß die Gesammtlänge der jetzt vorhandenen Linien 1200 km mit rund 1500 km Drahtleitung beträgt, welche 30 Stationen verbinden. Von diesen sind 25 für den Betrieb mit elektrischen, 5 für den Betrieb mit optischen Telegraphen eingerichtet. Damit ist indessen der Plan zur Errichtung eines Telegraphennetzes auf den Philippinen erst zum kleinsten Theile ausgeführt: dieses Netz soll sich über 38 Provinzen ausspannen, soll 129 Stationen für elektrische, 52 für optische Telegraphie enthalten, und soll endlich 8600 km Landlinien und 2400 km unterseeische Linien aufweisen, unter letzteren auch eine solche nach Hongkong auf eine Entfernung von 600 Seemeilen.

Was das Material der oberirdischen Linien anbelangt, so verwendete man zu den Stangen anfangs abgehauene Hölzer von Palmenarten, deren Fuß man ankohlte und mit Theer bestrich, während der obere Theil mit einem Oelfarbenanstrich versehen wurde. Diese Maßregeln zur Erhaltung der Hölzer erwiesen sich binnen Kurzem als unzureichend gegenüber einem sehr feuchten Klima und den Angriffen der Insekten, welche alles gehauene Holz in kürzester Frist zerstören. Man war daher genöthigt, darauf zu denken, wie man den Stützpunkten der Linien auf andere Weise eine größere Standfestigkeit geben könnte, und fand ein treffliches Auskunftsmittel in der Verwendung des Baumwollbaumes in lebendem Zustande. Dieser Baum ist auf den Philippinen ungemein verbreitet und bietet als Aufhängepunkt für die Isolatoren den dreifachen Vortheil, daß er nicht viele Zweige treibt, sehr schnelles Wachsthum besitzt und sich mit Leichtigkeit in jede Bodenart verpflanzen läßt. Man versetzt die Bäume in schon ziemlich bedeutender Stärke aus einem Standort in den anderen, wobei man sämmtliche Zweige abschlägt; gewöhnlich haben sie schon nach wenigen Tagen frische Wurzeln und Blätter getrieben und sind dann vortrefflich als Telegraphenstangen verwendbar. Demzufolge hat man die Palmenstangen auch nur für diejenigen Punkte beibehalten, wo entweder der Baumwollbaum überhaupt nicht fortkommt oder die Linie besonderer Verstärkungen bedarf. Die bisherigen Erfahrungen sprechen sehr zu Gunsten der Verwendung von Baumwollbäumen. Sie kosten wenig mehr als den dritten Theil des Preises der Palmstangen und verringern somit die Herstellungskosten der Linien um 35 Prozent, die Unterhaltungskosten um 33 Prozent, ungerechnet die Baumwollernte von den Bäumen, deren Ertrag mit der Zeit die letzteren Kosten zum ganzen Betrage decken soll.

Von Isolatoren sind im Gebrauch: die spanische Form in drei Größen, deren Stützen in einer, mit vier Schrauben an die Stange zu befestigenden, gebogenen Eisenplatte endigen, ferner die russische Doppelglocke mit Stütze (deutsche Form) und endlich für die lebenden Bäume, deren Wachsthum durch das Einschrauben der Stütze benachtheiligt werden würde, die belgische Form von Baumisolatoren, welche mittels eines Schelleisens und zwei unschädlicher kleiner Schrauben an die Stützpunkte befestigt werden. Außerdem hat man an geeigneten Stellen Untersuchungskonsolen von der bekannten Einrichtung angebracht.

Der gebräuchliche Draht ist ausgeglühter 4 mm starker Eisendraht, welcher nur bei großen Spannweiten durch ungeglühten 3 mm-Draht ersetzt wird. Zur Ueberschreitung der Flüsse benutzt man einadrige Guttaperchakabel mit Chatterton-Compound und eiserner Schutzhülle.

Die Verwaltung der Kolonial-Telegraphie wird geleitet von einem Unter-

Digitized by Google

inſpector und reſſortirt von der General-Inſpection der öffentlichen Arbeiten, welche letztere wiederum eine Abtheilung der Generaldirection der Civilverwaltung bildet. Vier Linien-Inſpectoren überwachen in ihren Bezirken den geſammten Betrieb auf den Aemtern und die Inſtandhaltung der Linien. Die Apparatbeamten rekrutiren ſich theils aus dem Perſonal des früheren optiſchen Dienſtes, theils aus eingeborenen jungen Leuten, und endlich aus den Land- und Seetruppen. Zur Ausbildung der jungen Beamten iſt eine Schule eingerichtet worden. Die Bewachung der Linien iſt berittenen Aufſehern übertragen, deren Strecken 25 bis 26 km lang ſind; ihre Zahl beträgt 39.

Das höhere Perſonal beſteht aus dem Unterinſpector, einem Gehülfen desſelben und vier Linien-Inſpectoren, das Apparatperſonal zählt 59, das Unterbeamtenperſonal 110 Köpfe.

Die gebräuchliche Schaltungsweiſe iſt der Arbeitsſtrom, die Ausrüſtung der Aemter gleicht der unſrigen, von Batterien hat man dem Leclanché-Element den Vorzug vor dem anfangs gebräuchlichen Callaud-Element gegeben.

Die elektroſemaphoriſchen Aemter haben auch Beobachtungen über das Wetter und den Stand des Meeres zu machen und die Ergebniſſe nach Manila zu telegraphiren, wo dieſelben zuſammengeſtellt und den betheiligten Behörden, ſowie den Abonnenten in der Hauptſtadt und Provinz übermittelt werden.

Der Gebührentarif fußt auf dem Telegramm von zehn Worten als Einheit, für welches überall gleichmäßig rund 2 *M.* zu zahlen ſind; jede Reihe von 10 Worten mehr oder ein Theil derſelben koſtet 1,0 *M.* mehr. Die Gebühren werden in Marken erhoben.

Betreffs der finanziellen Ergebniſſe des telegraphiſchen Betriebes glaubt unſere Quelle aus dem ihr vorliegenden Rapport des derzeitigen Unterinſpectors ſchließen zu müſſen, daß dieſelben inſofern ungünſtig ſind, als die Gebühren-Einnahmen vorläufig noch nicht einmal die Betriebskoſten decken; doch erwartet derſelbe Beſſerung dieſes Verhältniſſes von dem Anſchluſſe an das Welttelegraphennetz.

Dieſer Anſchluß iſt geplant, wie wir ſchon weiter oben beiläufig erwähnten, von Manila nach Hongkong, was weitaus vortheilhafter erſcheint, als die von anderer Seite befürwortete Verbindung mit Singapore oder Saigon. Vorläufig ſcheint der Schwerpunkt der Frage bezüglich des Anſchluſſes der Philippinen weſentlich in einer von der Regierung beanſpruchten Subvention zu liegen; ein Umſtand, an welchem ſchon die Ausnutzung der im Jahre 1872 einem Mr. Graham von der Regierung ertheilten Konzeſſion zur Legung und zum Betrieb eines Kabels zwiſchen den Inſeln und dem aſiatiſchen Feſtland geſcheitert iſt. Jedoch ſcheint neuerdings die Angelegenheit in beſſeres Fahrwaſſer gekommen zu ſein, und es ſteht die telegraphiſche Verbindung dieſer reichen Inſelgruppe mit der übrigen Welt in nicht zu ferner Zukunft zu erwarten.

3. In der franzöſiſchen Kolonie am Senegal wurde im Jahre 1859 eine 18 km lange Telegraphenlinie von der Hauptſtadt der Kolonie, St. Louis, aus nach der an der Mündung des Fluſſes aufblühenden neuen Stadt Gandiola errichtet. Dieſe Linie wurde zwei Jahre ſpäter bis zu dem an der Küſte gelegenen Fort Dakar fortgeführt und hat von St. Louis bis zu dem ebengenannten Endpunkte eine Länge von 202 km. In ihr liegen, außer den ſchon genannten Orten, die Aemter Betète, Mbidjem und Ruſiſque. Sie enthält ein Kabel von 350 m Länge, mittels deſſen der breiteſte Arm des Senegal überſchritten worden

Digitized by Google

ist. Die in demselben Jahre 1861 ausgeführte Verlegung eines 2500 m langen Flußkabels zwischen Fort Dakar und der Insel Gorea, einem stark bewohnten Erholungsort mit ausgezeichnet sicherer Rhede, hatte keinen dauernden Erfolg; denn schon Mitte 1862 versagte das Kabel den Dienst und ist nicht wieder hergestellt worden, so daß Gorea seitdem nicht mehr telegraphisch mit dem Festlande verbunden ist.

Außer der vorerwähnten Linie besitzt Senegambien eine weniger bedeutende, von 12 km Länge, zwischen St. Louis und der Lootsenstation zu la Barre an der Flußmündung, ohne Zwischenamt, und eine Linie von St. Louis ursprünglich bis Dagana, einer bedeutenden Handelsniederlassung am Senegal, und von da im Jahre 1877 verlängert bis nach Podor, der Hauptstadt der großen Insel Morfil. Erstere Linie führt durch Sümpfe und nur unter den günstigsten Umständen passirbare Niederungen, letztere ist 200,5 km lang, hat die Zwischenämter Lampsar, Richard Toll und Dagana und führt durch niedrig gelegene, stellenweise mit dichtem Baumwuchs bestandene und in der Regenzeit, sowie beim Uebertreten des Flusses häufig überschwemmte Gegenden.

Es ist beabsichtigt, diese Linie fortzusetzen bis zu den an den anderen, flußaufwärts gelegenen Endpunkten der Insel Morfil, Aeré und Saldé; jedoch fürchtet man die Feindseligkeiten der theilweise noch unbezwungenen Eingeborenen, welche die Insel außerhalb des Bereichs der genannten Militärstationen dauernd unsicher machen. Noch schwieriger wird sich der Anschluß der flußaufwärts errichteten drei weiteren Militärposten Matam, Bakel und Medina gestalten, wenigstens was die oberirdische Führung der Linie anlangt. Trotzdem wird die Kolonialregierung zur Herstellung des Anschlusses in der einen oder anderen Weise binnen Kurzem genöthigt sein wegen der Wichtigkeit, welche einem schnellen und ungehinderten Nachrichtenverkehr zwischen den weit von einander entfernten Posten beigelegt werden muß.

Das zu den Linien verwendete Material ist durchweg aus dem Mutterlande herangeholt worden. Die weiche und sehr saftreiche Rinde der einheimischen Bäume erlaubt die Stützen nur mit Hülfe untergelegter Bohlenstücke anzuschrauben und letztere faulen entweder schnell oder werden eine Beute der Ameisen. Aus diesem Grunde, sowie wegen der bald sumpfigen, bald sandigen Beschaffenheit des Bodens hat man von der Verwendung lebender Bäume als Stützpunkte der Linie in Senegambien absehen müssen. Der Leitungsdraht ist verzinkter Eisendraht von 3 mm Stärke. Die bei Herstellung der Linien maßgebend gewesenen Grundsätze sind die im Mutterlande anerkannten.

Der Mangel gebahnter Straßen, die geringe Standfestigkeit des Bodens, die Dichtigkeit der Gebüsche da, wo die Vegetation ein günstigeres Terrain findet, die zu Zeiten sehr hohe Temperatur und vor Allem die Nachbarschaft feindlicher Eingeborener oder der afrikanischen Löwen bereiten der Anlage und der Unterhaltung der Telegraphenlinien ganz besondere Schwierigkeiten. Das gesammte Material muß auf Mauleseln transportirt werden. Der Mangel an Steinen macht es sehr schwer, die Stangen in sandigem Boden fest einzusetzen oder in dem feuchten Erdreich vor der rasch zerstörenden Nässe zu schützen. Die Instandhaltung ist besonders während der Regenzeit mühevoll. Die gießbachähnlich herabrauschenden Regengüsse und die wüthenden Stürme dieser Periode brechen zahlreiche Stangen um und zerstören die Isolatoren. Vielfach werden die Stangen auch vernichtet durch

Digitized by Google

die Feuersbrünste, welche die Eingeborenen entfachen, um ihre Felder mit der Asche der verbrannten Gräser zu düngen. Dagegen sind die böswilligen Beschädigungen der Linien äußerst selten. Die Schwarzen fürchten sich in ihrem Aberglauben, Hand an dieselben zu legen und halten sie überdies für nur zu dem Zweck errichtet, um den Europäern als Wegweiser zu dienen.

Die Zahl der Aemter beträgt elf, die Gesammtlänge der Linien 414,5 km. Die Aemter sind geöffnet von 7 bis 10 Uhr Morgens und von 2 bis 6 Uhr Nachmittags. Sie sind ausgerüstet mit den in Frankreich auf Bahnlinien gebräuchlichen Zeigerapparaten.

Das Beamtenpersonal besteht aus einem Vorsteher und je einem Beamten in St. Louis und Dakar von der Telegraphie des Mutterlandes, aus eingeborenen Beamten, die in St. Louis ausgebildet werden, und aus Soldaten der Marine, welche zum Telegraphendienst kommandirt werden. Das Linien-Aufsichtspersonal besteht aus lauter Eingeborenen, welche sehr gute Dienste leisten und von denen mehrere bereits seit 1862 derartige Stellen innehaben. Die Diensttelegramme der Behörden werden, wie fast überall, gebührenfrei befördert. Für die Privattelegramme ist als Einheit das Telegramm von 20 Worten mit einer Gebühr von 0,80 *M.* zu Grunde gelegt worden; jede Reihe von 5 Worten oder ein Theil derselben mehr erhöht diesen Satz um 0,40 *M.* Nur zwischen St. Louis und la Barre ist als Einheit das Telegramm von 10 Worten mit 0,40 *M.* Beförderungsgebühr angenommen; jedes Wort mehr erhöht die letztere um 0,04 *M.*

Ueber den jetzigen Stand des Telegrammverkehrs fehlen die Nachrichten. Im Jahre 1873, als die zweite große Linie St. Louis-Dagana-Podor noch in Dagana endete, betrug die Zahl der beförderten Telegramme 8531, wovon 4061 gebührenfreie und 4 470 Privattelegramme waren. Für letztere wurden eingenommen 12 407,31 *M.*; die ausgefallenen Gebühren für die ersteren betrugen 16 865,00 *M.*, so daß die Gesammteinnahme zu berechnen war auf 29 272,31 *M.*, ein finanzielles Ergebniß, welches den ungeheuren Nutzen der Kolonialtelegraphie für die militärischen und Handelsinteressen der Kolonie nicht im Entferntesten richtig veranschaulicht.

Die Verbindung der Kolonie mit dem Welt-Telegraphennetz war schon einmal in das Auge gefaßt, ehe erstere noch selbst Telegraphenanlagen besaß. Allerdings hatte der damalige Plan nicht diese Verbindung als letzten Zweck im Auge. Vielmehr gedachte man St. Louis am Senegal im Jahre 1858, als das transatlantische Kabel von 1857 kurz nach seiner Auslegung den Dienst versagt hatte, als einen derjenigen Punkte zu benutzen, wo das von den Herren Bret und Carmichael projektirte neue Kabel angelandet werden sollte. Der Plan der Genannten ging dahin, an Stelle des aus Einem Stück bestehenden transatlantischen Kabels eine Reihe kleinerer Abschnitte zu verlegen und folgenden Weg einzuschlagen: Südküste von Portugal, Madeira, Canarische Inseln, St. Louis am Senegal, Inseln des Kap Verde, Inseln St. Pierre, St. Paul und San Fernando, Küste von Brasilien am Kap San Rocque, Cayenne, Martinique, Guadeloupe, San Domingo, Jamaica, Havanna, Südspitze von Florida.

Wie bekannt, gelangte weder dieser Plan noch eine im Jahre 1860 aufgetauchte Modifikation und Erweiterung desselben zur Ausführung. Auch ein 1864 konzessionirtes Projekt mit ähnlichen Grundgedanken, wie das obige, blieb unausgeführt, und jetzt, nachdem das Kabel nach Brasilien unter Beiseitelassung von Senegambien verlegt ist und der Plan einer Verbindung der Kapkolonien mit St. Vincent

Digitized by Google

mittels einer Reihe von Küstenkabeln durch das Projekt Aden-Madagascar-Natal anscheinend überflügelt worden ist, bleibt die Kolonie am Senegal darauf angewiesen, aus eignen Mitteln sich eine Verbindung mit St. Vincent zu schaffen. Hierzu würde die Verlegung eines Kabels von 550 Seemeilen Länge von Dakar über die Insel Santiago, auf welcher die Hauptstadt der Kap Verde'schen Inseln, Villa da Praga, liegt, nach St. Vincent erforderlich werden und zu diesem Zweck die Aufbringung eines Kapitals von 3 200 000 *M.* nöthig sein, dessen Verzinsung zusammen mit der Deckung der Betriebskosten jährliche Einnahmen in Höhe von 240 000 *M.* verlangen würde. Es ist klar, daß diese Summe bei einer den sonst üblichen Kabeltarifen entsprechenden Wortgebühr von 0,80 *M.* nicht durch den Telegrammverkehr allein aufgebracht werden wird. Denn die Bedeutung Senegambiens ist noch nicht derartig, daß auf die Beförderung der zur Aufbringung der oben genannten Summe erforderlich werdenden Anzahl von jährlich 20 bis 25 Tausend Telegrammen zwischen St. Louis und St. Vincent irgend gerechnet werden könnte. Unter diesen Umständen werden denn jedenfalls die betheiligten Staaten: Frankreich als Mutterland, die Kolonie am Senegal und Portugal, in dessen Interesse die Verbindung der Hauptstadt der Kap Verde'schen Inseln mit dem Mutterland liegt, dem Unternehmen mit bedeutenden Geldbeihülfen zur Seite stehen müssen, wenn dasselbe überhaupt oder wenigstens in nicht zu entfernter Zukunft zur Durchführung gelangen soll.

4. Jünger als das Telegraphennetz am Senegal, aber bedeutend ausgedehnter ist dasjenige der ebenfalls französischen Kolonie Neu-Caledonien. Die Inselgruppe, welche diesen Namen führt, gehört bekanntlich zum melanesischen Archipel, wurde von Cooke 1774 entdeckt und 1853 für Frankreich in Besitz genommen. Die Hauptinsel mit der Hauptstadt Numea besitzt eine Länge von 350 km und eine durchschnittliche Breite von 50 bis 60 km; ihr Flächeninhalt beträgt unter Hinzunahme der rings umherliegenden kleineren Eilande, gegen 19 700 qkm, die Zahl der Bewohner 68 bis 69 Tausend.

Die auf diesen Inseln vorhandenen Telegraphenanlagen schreiben ihren Ursprung her von dem Zeitpunkt, seit welchem die Kolonie als Verbannungsort für die Theilnehmer an dem gräuelvollen Kommuneaufstand in Paris benutzt worden ist. Die ersten drei Beamten, welche das Ministerium der Marine und der Kolonien nach Neu-Caledonien zur Schaffung eines Telegraphendienstes abordnete, langten dortselbst gegen Ende des Jahres 1873 an und gingen unverweilt an die Lösung der übernommenen Aufgabe. Obgleich der Erste dieser Beamten schon nach drei Monaten dem Sonnenstich erlag, ermöglichten es die beiden Ueberlebenden trotzdem, am 13. Juli 1874 die erste Telegraphenlinie zwischen Numea und der Halbinsel Ducos dem Betriebe zu übergeben. Im Oktober desselben Jahres trafen weitere drei Beamten mit einem Vorsteher für das in der Schaffung begriffene Telegraphenwesen ein, und nun machte die Vermehrung der Linien und Aemter erfreulich rasche Fortschritte. Während Ende 1874 nur 48 km Linien vorhanden waren, stieg deren Länge im Laufe des folgenden Jahres auf 691 km und betrug am Schlusse des Jahres 1876 bereits 1044 km. Seitdem sind im Jahre 1877 wieder mehrere Linien als vollendet gemeldet und andere von beträchtlicher Länge vorbereitet worden, so daß das Telegraphennetz von Neu-Caledonien gegenwärtig auf 1300 bis 1400 km. Stangenlinie und auf 1500 km Drahtleitung mit 20 bis 23 Aemtern geschätzt werden kann. Diese Anlagen sind auf Grund eines wohldurchdachten und auf genauer Durchforschung des Landes beruhenden Planes rings

Digitized by Google

um die Insel geführt, so daß dem Süden zur Verbindung mit dem Norden zwei Wege, an der östlichen und westlichen Küste entlang, zu Gebote stehen — ein Umstand, der für den Fall der Unterbrechung des einen Weges von nicht zu unterschätzender Wichtigkeit sein würde.

Aus der Schnelligkeit, mit welcher das Netz der Telegraphenlinien vergrößert worden ist, darf keineswegs geschlossen werden, daß die Herstellung der Anlagen mühelos vor sich ging. Aus einem Bericht des obersten Telegraphenbeamten der Kolonie geht vielmehr hervor, daß die mit der Leitung des Baues betrauten Beamten mit Schwierigkeiten und Widerwärtigkeiten der mannichfachsten Art zu kämpfen gehabt haben. Hier war es gänzlicher Mangel an Lastthieren, so daß Baumaterial und Lebensmittel bis auf Entfernungen von 80 km von kanakischen Lastträgern herangeschleppt werden mußten, dort Mangel an Trinkwasser, welches man gleichfalls meilenweit herzuholen gezwungen war, bald folgten sich beinahe unpassirbare Sümpfe, dichtverwachsene Wälder, deren Durchlichtung auf 12 m Breite nöthig wurde, steiniger Boden, zerrissene Bergketten und breite Einschnitte, welche das Meer bis weit in das Land hinein gebildet hat, unmittelbar in ermüdendem Wechsel auf einander, in anderen Gegenden wieder waren die nöthigen Arbeitskräfte in Folge der ansteckenden Krankheiten, welche die Eingeborenen seit der Besitznahme der Insel durch die Europäer schaarenweise dahinraffen, durchaus nicht zu beschaffen: kurz die Ausführung der Telegraphenanlagen bieten auch in Neukaledonien dem Einzelnen reichlich Gelegenheit, Energie und Ausdauer, sowie die Gabe der geschickten Benutzung gegebener Verhältnisse in hervorragendem Maße zu bethätigen und dabei einen großen Schatz von Erfahrung und Kenntniß von Land und Leuten sich zu erwerben.

Dieser Schwierigkeiten ungeachtet sind die Herstellungskosten der Anlagen gering: das Kilometer Stangenlinie mit Drahtleitung kommt der Kolonie auf noch nicht 80 *M.* zu stehen.

Das Beamtenpersonal umfaßt keine große Anzahl von Europäern; außer dem chef de service sind nur noch 10 Beamte aus dem Mutterland vorhanden, welche sich auf den Betriebsdienst und auf den Linienbau bz. auf die Instandhaltung gleichmäßig vertheilen. Im Uebrigen wird das Personal aus den Eingeborenen entnommen.

Die Dienststunden der Aemter, welche mit Ausnahme desjenigen auf der Insel Nou sämmtlich dem Privatverkehr zur Verfügung stehen, beschränken sich auf die Zeit von 7 bis 10 Uhr Vormittags und von 2 bis 6 Uhr Nachmittags. Die Apparate sind der Mehrzahl nach Morseschreiber, der Rest besteht aus Bréguetschen Zeigerapparaten.

An Gebühren sind 1,60 *M.* für die ersten zehn Worte und 4 Pfennig für jedes weitere Wort zu entrichten. Für das Abtragen ist, wenn der Empfänger nicht in der nächsten Umgebung des Amtes wohnt, eine Gebühr von 40 Pfennig für jedes Kilometer zu zahlen; beträgt die Entfernung mehr als 10 km, so erfolgt die Zusendung der Telegramme durch die Post, und es werden die Postgebühren vom Empfänger eingezogen.

Die Zahl der beförderten Telegramme betrug im Jahre 1874 einschließlich der gebührenfreien Korrespondenz der Behörden 348 Stück, im Jahre 1876 bereits 17 429 Stück; die Gebühreneinnahme in denselben Jahren 982 *M.* und 64 893 *M.* — eine gewiß vielversprechende Steigerung, welche jedoch keineswegs im Stande

Digitized by Google

gewesen ist, die Betriebskosten zu decken. Das Jahr 1878 wird namentlich bedeutende Ausgaben für die Wiederherstellung der Telegraphenleitungen erfordert haben, da die letzteren gelegentlich der blutigen Empörung der Eingeborenen vielfach zerstört worden sind. Leider hat die Kolonial-Telegraphie auch den Tod von drei Beamten zu beklagen, welche der Wuth der Kanaken zum Opfer gefallen sind.

In Betreff der Verbindung von Neukaledonien mit Australien liegen die Sachen gegenwärtig so, daß trotz des Anerbietens der Kolonialverwaltung zur Gewährung einer Subvention von jährlich 160 000 *M.* an diejenige Gesellschaft, welche die 700 Seemeilen breite Meeresfläche mittels Kabels durchschreiten würde, die Erfüllung der bezüglichen Wünsche der Kolonie noch in weite Ferne hinausgerückt erscheint. Die Jahreseinnahme, welche geeignet wäre, sowohl die Verzinsung des erforderlichen Anlagekapitals von 4 Millionen Mark, als die Betriebskosten zu decken, müßte mindestens 240 000 *M.* betragen, und es ist keine Aussicht vorhanden, den Unterschied von 80 000 *M.* durch Gebühreneinnahmen aus der Korrespondenz zwischen Neukaledonien und Australien aufgebracht zu sehen. Wenn sich daher die Verwaltung des ersteren nicht zur Uebernahme finanzieller Verbindlichkeiten in höherem Maße verstehen will oder kann, so wird die Legung des erforderlichen Kabels wohl noch lange auf sich warten lassen.

5. In dem letzten Aufsatz, der dem vorliegenden Gegenstand gewidmet ist, bringt das Journal télégraphique einige Mittheilungen über das Telegraphennetz der Vereinigten Staaten von Columbia, welche die Leser des Archivs bereits aus dem Auszug aus dem Bericht des General-Post- und Telegraphen-Directors von Columbien über das Jahr 1875/76 kennen*), und knüpft hieran die Besprechung der Wege, auf denen der Anschluß dieses jungen, kräftig aufstrebenden Staatswesens an das Welttelegraphennetz zu bewerkstelligen sein würde.

Von den neun verbündeten Staaten ist zur Zeit ausschließlich Panama telegraphisch mit der übrigen Welt verbunden, und zwar durch eine der Panama-Eisenbahngesellschaft gehörige Leitung nach Colon, dem Endpunkt der im Besitz der West-Indian and Panama-Telegraph-Company befindlichen Kabel. Dagegen besteht noch keine Telegraphenlinie zwischen Panama und Bogota, der Bundeshauptstadt. Diese Lücke bliebe zunächst auszufüllen. Wollte man aber den weiteren Zweck erreichen, Nord- und Südamerika durch Landlinien zu verbinden und dadurch einestheils den telegraphischen Verkehr in einem höheren Grade zu sichern, als er dies jetzt ist, anderntheils aber auch den Kabelgesellschaften, welche bis jetzt den Verkehr zwischen den beiden Hälften des amerikanischen Festlandes ausschließlich in der Hand haben, diese Alleinherrschaft streitig zu machen, so erübrigte noch die Herstellung einer Linie zwischen Buenaventura, dem südlichsten Punkte des columbischen Netzes, am Stillen Ozean ungefähr unter dem 4. Grad nördlicher Breite gelegen, und Payta, dem nördlichsten Ausläufer der peruanischen, unter dem 6. Grad südlicher Breite. Ob es sich empfiehlt, diese Verbindung durch eine oberirdische Anlage oder mittels einer Reihe von Küstenkabeln auszuführen, entzieht sich der Beurtheilung. In jedem Falle würde für das Emporblühen Columbiens die Ausgabe für den besprochenen Zweck als eine im höchsten Grade produktive sich erweisen; denn dieser Staat ist in Folge seiner günstigen geographischen Lage in den Stand gesetzt, durch eine verhältnißmäßig nicht bedeutende Ausdehnung seiner Telegraphenlinien nicht nur sich

*) Vergl. Arch. f. P. u. T. Jahrg. 1878 S. 373 ff.

Digitized by Google

in den Weltverkehr als Endpunkt einzuschalten, sondern gleichzeitig auf seine bisher noch nicht einmal durch den lokalen Telegrammverkehr ausgenützten Leitungen einen ganz gewiß nicht unerheblichen Antheil der Korrespondenz zwischen dem Norden und Süden Amerikas herüberzuziehen.

---

41. Die englische Post und Telegraphie im Jahre 1877/78[1].

Der 24. Bericht des englischen General-Postmeisters über die Ergebnisse seiner Verwaltung während des mit dem 31. März 1878 abgelaufenen Rechnungsjahres ist so eben veröffentlicht worden. Wir entnehmen demselben folgende Angaben von allgemeinerem Interesse.

Die Zahl der Postanstalten wurde im Jahre 1877/78 um 316 vermehrt, dieselbe belief sich gegen Ende 1877 auf 13 763. Unter dieser Anzahl befanden sich 899 Aemter erster Klasse. Die Briefkasten auf den Straßen und an den Eisenbahnen wurden um 595 vermehrt, wodurch deren Zahl auf 11 319 anwuchs[2]). Als Gesammtzahl aller Annahmestellen für Großbritannien und Irland ergab sich hiernach 25 082 gegen 17 225 im Jahre 1867 und etwa 4500 im Jahre 1840 (dem Jahre vor Einführung des Pennyportos). Die Zahl der Postannahmestellen in London allein belief sich auf 1881.

Die Gesammtzahl der Briefpostsendungen, mit denen die Postverwaltung während des abgelaufenen Jahres Befassung hatte, betrug nahezu 1478 Millionen, 4,7 pCt. mehr als im Vorjahre. Von dieser Zahl fallen auf England und Wales fast 884, auf Schottland 99½ und auf Irland über 74 Millionen. Das Verhältniß der Bevölkerung zu obiger Gesammtzahl stellt sich auf 32 Briefe für den Kopf. Sehr bedeutend ist die Zunahme der Postkarten in den vereinigten drei Königreichen gewesen, deren Gesammtzahl auf mehr als 102 Millionen[3]), d. i. 10 pCt. mehr als im Vorjahr, gestiegen ist. Verhältnißmäßig gering war deren Benutzung in Irland, wo nur etwa 5 Millionen abgesetzt wurden, wogegen in England und Wales über 86 Millionen zur Versendung gelangten. Bücher-sendungen und Drucksachen ergaben eine Gesammtzahl von beinahe 318 Millionen (davon kommen fast 256 Millionen allein auf England und Wales), 6,4 pCt. mehr als im Vorjahr. In dieser Zahl sind die Zeitungssendungen mit einbegriffen, und zwar stellen sie mit mehr als 128½ Millionen etwa die kleinere Hälfte derselben dar. Die Zahl der nach den europäischen Ländern und Aegypten abgesandten Briefpostgegenstände betrug etwa 30¼ Millionen, diejenige der von dort angekommenen Briefpostsendungen nur etwa 25 Millionen. Im Allgemeinen ist seit dem Bestehen des Allgemeinen Postvereins ein stetes Anwachsen des Briefverkehrs mit den zu demselben gehörigen Ländern wahrzunehmen gewesen; dasselbe be-

[1]) Vergl. Archiv f. Post u. Telegr. Jahrg. 1876 Nr. 14.

[2]) Im Bereich der deutschen Postverwaltung belief sich die Zahl der Postanstalten Ende 1877 auf 6839, die der Briefkasten auf 41 705.

[3]) In Deutschland fast 93 Millionen.

Digitized by Google

ziffert sich für die beiden vorhergehenden Jahre auf 11,6 pCt. bz. 9,8 pCt. für die ankommende und 11,5 pCt. bz. 16,1 pCt. für die abgesandte Korrespondenz.

Die Gesammtzahl der unbestellbaren Briefpostsendungen übertraf die des Vorjahres um 161 615 Stück und belief sich auf fast 5 Millionen, so daß auf je 217 Briefe ein unbestellbarer trifft. Fast neun Zehntel konnten indeß entweder den Absendern oder, nach Richtigstellung der Adresse, nachträglich den Empfängern ausgeliefert werden. Während des verflossenen Jahres ist es zum ersten Male in England versucht worden, diejenigen unbestellbaren Sendungen, bei welchen der Absender durch Angaben auf der Adresse, aus dem Verschluß ꝛc. zu erkennen war, nicht erst an die für die Behandlung der unbestellbaren Briefsendungen bestehende Centralbehörde einzusenden, sondern dieselben von der Auflieferungsstelle (bz. dem derselben vorgesetzten Amt erster Klasse) unmittelbar an die Absender zurückgelangen zu lassen. In Folge der hierbei gemachten günstigen Erfahrungen hat sich die englische Verwaltung veranlaßt gefunden, an das korrespondirende Publikum die Aufforderung zu richten, allgemeiner als bisher geschehen Namen und Adresse des Absenders auf den Briefumschlägen anzugeben. Von den unbestellbaren Sendungen fehlte bei 28 500 Briefen jede Adresse (2000 mehr als im Vorjahre). Nicht weniger als 757 dieser Sendungen enthielten Geld oder Werthpapiere und zwar etwas über 214 Pfd. Sterl. in baaren Münzen oder Papiergeld und über 9000 Pfd. Sterl. in Wechseln. Die Zahl der wegen unzureichender Frankirung zurückgehaltenen Zeitungssendungen hat sich erheblich vermehrt; dieselbe ist im Durchschnitt um etwa 1800 Stück monatlich höher gewesen, als im Vorjahr. 52 856 Postfreimarken, die Briefsendungen entfallen waren, wurden bei den verschiedenen Postanstalten aufgefunden, und nicht weniger als 12 525 Gegenstände der verschiedensten Art kamen an die returned letter Aemter ohne Umschlag und Adresse, meist in Folge des zur Verpackung verwendeten schlechten Papieres.

Während der Weihnachts- und Neujahrszeit, und zwar vorzugsweise am Weihnachtstage, liefen bei dem Hauptamt in London etwa 4½ Millionen Briefpostgegenstände mehr als zu gewöhnlicher Zeit ein; 1000 neue Briefbeutel mußten zur Bewältigung des Verkehrs eingestellt werden. Auch am Valentinstage (14. Februar) war der Geschäftsverkehr ein so großer, daß in einzelnen Orten (wie z. B. in Liverpool) den Briefträgern Leute mit Handkarren zur Beförderung der eingegangenen Korrespondenz beigegeben werden mußten.

Das Durchschnittsgewicht der täglich bei dem Haupt-Postamt in London (Saint Martins le Grand) eingehenden Posten beträgt 23, das der abgehenden 43 Tonnen (zu 1015 kg). Dieses Gewicht steigert sich unter Umständen bis zu 26 und bz. 53 Tonnen. Der auffallende Unterschied in dem Umfange der eingehenden und abgehenden Posten beruht darauf, daß London thatsächlich mehr Korrespondenz absendet als empfängt, zum Theil aber auch darauf, daß eine erhebliche Menge der für London bestimmten Briefe ꝛc. nicht erst dem Haupt-Postamt zugeführt, sondern von den Bahnposten aus sogleich an die Bezirks-Postanstalten befördert werden.

Auch in England wird die Post nach wie vor zur Beförderung der verschiedenartigsten Gegenstände, namentlich aber auch lebender Thiere benutzt. Den Beamten werden hierdurch häufig genug Ueberraschungen zu Theil, die aber nicht immer angenehmer Art sind. So wurde im vorigen Jahre in einem Bahnpostwagen der London-Liverpooler Linie eine mehr als 3 Fuß lange, lebende Schlange gefunden,

Digitized by Google

die sich aus einer Schachtel, in welcher sie zur Post eingeliefert worden war, befreit hatte. Es gelang erst nach arger Verwirrung und nicht ohne Mühe, das gefährliche Reptil zu tödten. In einer anderen Schachtel, welche als unbestellbar an die Centralbehörde eingesandt wurde, fanden sich nicht weniger als acht lebende Schlangen vor.

Ganz allgemein ist die Beförderung von Geld- und Werthsendungen, besonders in Einschreibbriefen. Als im vorigen Jahre der »European«, ein Schiff der Union-Dampfschifffahrtsgesellschaft, Schiffbruch gelitten hatte, gelang es zwar, die Post vom Kap der guten Hoffnung zu retten, dieselbe kam aber in vollständig durchweichtem Zustande in London an. Bei Oeffnung eines der Einschreibbriefbeutel stellte sich heraus, daß derselbe mehrere Packete mit Diamanten enthielt, deren Adressen durch Einwirkung des Seewassers vollständig vernichtet worden waren. Außerdem fanden sich unter aufgeweichtem Papier auf dem Boden des Briefbeutels noch 7 Pfund lose Diamanten vor, die augenscheinlich aus ganz oder theilweise zerstörten Briefen herrührten. Den Bemühungen der Postverwaltung gelang es die Empfänger der unverletzten Packete sämmtlich und in verhältnißmäßig kurzer Zeit zu ermitteln. Dagegen konnten die rechtmäßigen Empfänger der losen Diamanten nur nach weitläufiger Korrespondenz und unter vielen Umständen ermittelt werden. Die Befriedigung derselben erfolgte nun in der Weise, daß die Diamanten abgeschätzt, für 19 000 £ verkauft und der Erlös unter die Empfangsberechtigten vertheilt wurde. Mit welcher Umsicht hierbei zu Werke gegangen worden ist, geht daraus hervor, daß nachträgliche Klagen aus Anlaß dieses Falles bei der Postverwaltung nicht erhoben worden sind.

Zu dem Kapitel über das Verschwinden von Briefen während der Postbeförderung enthält der Bericht einen interessanten Beitrag. Wiederholte Klagen, daß Sendungen an einen Buchhändler in einer Provinzialstadt nicht an ihre Bestimmung gelangt seien, führten zu einer Untersuchung. Es wurde hierbei ermittelt, daß die Sendungen bestellt sein mußten, aber dem Adressaten in der That nicht zugekommen waren. Das Verschwinden der Sendungen nach der Bestellung erklärte man folgendermaßen. Die Ladenthür enthielt einen Briefeinwurf, durch welchen die Briefe gewöhnlich abgegeben wurden; auf der Innenseite der Thür befand sich jedoch kein Briefkasten, so daß die Briefe zur Erde fallen mußten. Man nahm nun an, daß Vorübergehende die Briefe durch eine Spalte in der Thür gesehen und sich dieselben durch Hervorziehen angeeignet hatten. Als aber neuerdings Ausbesserungen in dem Laden vorgenommen werden mußten, fanden sich die vermißten Briefe ꝛc., von denen mehrere Wechsel und Postanweisungen enthielten, unter den Dielen vor, wohin sie durch Ratten verschleppt worden waren. Letztere hatte der Klebestoff an den Briefmarken zu dem Diebstahl veranlaßt, wie daraus hervorging, daß die Briefe nur an der Ecke, in welcher sich die Werthzeichen befanden, benagt, im Uebrigen aber unversehrt waren.

Das General-Postamt in London wird, wie dies den obersten Post- und Telegraphenbehörden in anderen Ländern auch nicht selten widerfährt, von einem Theile des Publikums für eine Art Auskunftsbüreau gehalten, bei welchem die wunderbarsten, mit der Post oder dem Telegraphenwesen nicht im entferntesten Zusammenhange stehenden Dinge in Erfahrung gebracht werden können. Einen Beweis hierfür giebt die im Bericht mitgetheilte, in deutscher Uebersetzung hier abgedruckte Eingabe eines Amerikaners an den General-Postmeister. Leider verliert dies Schrift-

Digitized by Google

stück einen Hauptreiz dadurch, daß sich der originelle Stil und die noch originellere Orthographie in der Uebertragung nicht gut wiedergeben lassen. Das Schreiben lautet:

Tenessee, den 4. Oktober 1877.

»Mein lieber Herr! Ich bitte, daß Sie mir die Freundlichkeit erweisen und dieses Schreiben einem guten Uhrmacher zeigen und ihm auftragen, zuzusehen, ob ich wohl ein Instrument kaufen könnte, welches anzeigt, wo Gold oder Silber in der Erde steckt, oder ob überhaupt Instrumente gemacht werden, um Metalle — Gold oder Silber — die in der Erde sind, zu finden. Um diese anzuziehen — ein Instrument für solchen Zweck wird, wie ich höre, hergestellt. Ist dies so, dann bitte, benachrichtigen Sie mich, wo ich eines kaufen kann und wieviel es mich kosten wird. Es kann nach New-York an — (folgt die Adresse) geschickt werden, wo ich es holen kann. — Ich brauche ein Instrument, um nach Gold und Silber zu jagen. — Sie werden so freundlich sein, mir zu schreiben, da ich denke, wenn solch ein Ding gemacht wird, dann muß ich es in Ihrem Lande bekommen. Ich schicke Ihnen eine Briefmarke.[1])«

Für den Postanweisungsbetrieb wurden während des verflossenen Jahres 221 Postanstalten neu eröffnet, so daß die Gesammtzahl der dem Publikum für diesen Dienstzweig zugänglichen Postanstalten sich Ende März 1878 auf 5719 belief. Die Zahl der Postanweisungen des Inlandverkehrs betrug 18 368 901, d. i. 545 980 oder 3,1 Prozent mehr als im Vorjahre. Der Bericht bemerkt hierzu: »Die Zunahme ist weniger bedeutend als in früheren Jahren, kann jedoch im Hinblick auf die im Postanweisungsverkehr eingetretene Gebührenerhöhung und die Herabsetzung der Einschreibgebühr nicht für unbefriedigend angesehen werden.« Der Gesammtbetrag aller Einzahlungen belief sich auf 27 870 117 Pfd. Sterl., der Durchschnittsbetrag jeder einzelnen Anweisung mithin auf 1 Pfd. Sterl. 10 Sh. 4 Pce. Die stetige Verminderung des Durchschnittsbetrages der Postanweisungen, welche seit 1873 bemerkt wird und auf welche schon im letzten Jahresbericht hingewiesen worden ist, dauert mithin an, da der Durchschnittswerth der Postanweisung im Vorjahre noch 1 Pfd. Sterl. 10 Sh. 10 Pce. betrug.

Für den Postsparbank-Verkehr wurden 220 Postanstalten (189 in England und Wales, 7 in Schottland und 24 in Irland) neu eröffnet; dadurch stieg die Zahl aller Postanstalten, welche mit diesem Dienstzweige Befassung haben, auf 5668. Spareinlagen wurden 3 267 851 Stück zum Gesammtbetrage von 9 166 738 Pfd. Sterl. gemacht; dagegen betrug die Zahl der Kündigungen 1 252 965 im Gesammtbetrage von 8 083 991 Pfd. Sterl. Der Durchschnittsbetrag einer Einlage, der im Jahre 1876 von 2 Pfd. Sterl. 16 Sh. 1 Penny, im Vorjahre auf 2 Pfd. Sterl. 16 Sh. 9 Pce. gestiegen war, fiel mithin wieder auf 2 Pfd. Sterl. 16 Sh. 1 Penny. In dem bis zum Jahre 1875 beobachteten Verhältniß, daß der Durchschnittswerth der gekündigten Spareinlagen eine stetige, wenn auch nur geringe Steigung aufwies, ist seit dem gedachten Zeitpunkte eine Aenderung eingetreten; die Durchschnittsbeträge sind von 6 Pfd. Sterl. 11 Sh. 8 Pce. auf 6 Pfd. Sterl. 9 Sh. gesunken. Nach dem Verhältnisse zur Bevölkerung

[1]) Der wißbegierige Amerikaner hätte sich vielleicht mit besserem Erfolge an einen Harzer oder Mansfelder Bergmann gewandt, unter denen, wenigstens vor nicht zu langer Zeit, der Glaube an die Wunderkraft der Wünschelruthe noch nicht ganz erloschen gewesen sein soll.

Digitized by Google

waren in England und Wales von je 15, in Schottland von je 74 und in Irland von je 82 Einwohnern eine Person als Einzahler bei den Postsparbanken interessirt. Die im Jahre 1877 aufgekommenen und den Sparenden gutgeschriebenen Interessen beliefen sich auf 661 459 Pfd. Sterl., 42 128 Pfd. Sterl. mehr als im Vorjahr. Der Gesammtzinsenbetrag, welcher den Sparenden seit Einrichtung des Postsparbankwesens zu gute gekommen ist, beträgt 5 237 430 Pfd. Sterl. Die Zahl der laufenden Kontos betrug Ende 1877 1 791 240 gegen 1 702 374 im Vorjahre, also 88 866 mehr. Der Bericht schließt die Mittheilungen über das Postsparbankwesen mit folgenden Bemerkungen:

»Es ist bemerkenswerth, daß, während die Zunahme in der Zahl der Spareinlagen im Jahre 1877 gegen das Vorjahr dreimal größer war als im Jahre 1876 dem Jahre 1875 gegenüber, die Zunahme in den eingezahlten Beträgen von 1876 auf 1877 um 14 110 Pfd. Sterl. hinter der Zunahme von 1875 auf 1876 zurückblieb. Dieses Ergebniß läßt sich unzweifelhaft auf drei Ursachen zurückführen, nämlich auf die gedrückte und unsichere Geschäftslage, welche die Sparlustigen verhinderte, ihre gewöhnlichen Einlagen zu machen, ferner auf die Spareinlagen von sehr geringem Betrage, welche durch Kinder oder auch andere Personen in Folge der Pennybank-Bewegung geleistet wurden, und endlich auf die kleinen Beiträge solcher Personen, welche in Folge der Vertheilung von Bekanntmachungen der Postverwaltung über den Zweck und die Einrichtung der Sparbanken sich zur Benutzung dieser Einrichtung entschlossen hatten.«

Die Gesammtzahl aller Beamten der Postverwaltung betrug am 31. Dezember 1877 45 506 Personen, 482 mehr als im Vorjahre; von diesen wurden 11 473 ausschließlich im Telegraphendienst verwendet. Unter der angeführten Zahl befinden sich ferner 13 763 Postmeister, 10 000 Expeditionsbeamte und 21 000 Briefträger, Boten und Sortirer. In London allein werden 10 665 Personen beschäftigt, von denen wiederum 5800 auf das Hauptamt in der City entfallen.

Für den telegraphischen Verkehr ist die andauernd ungünstige Geschäftslage nicht ohne Einfluß geblieben; die Zunahme in der Zahl der Depeschen, welche sich auf 445 640 Stück belief, ist vorzugsweise der größeren Zahl gebührenfreier Dienstdepeschen zuzuschreiben. Andererseits führte das Interesse, mit welchem das Publikum die Vorgänge auf dem russisch-türkischen Kriegsschauplatz, die Friedensverhandlungen, sowie die an diese anknüpfenden Debatten im Parlament verfolgte, zu einer sehr beträchtlichen Vermehrung (um 25 Prozent) der sogenannten Zeitungsdepeschen. Die Staatstelegraphen übermittelten im Laufe des Jahres nicht weniger als 250 Millionen Worte an Nachrichten für die verschiedenen Zeitungen, Klubs, Börsen und Zeitungshallen in England.

Mit Bezug auf das nördliche Schottland bemerkt der Bericht:

»Die Erwerbung des Unternehmens der Orkney- und Shetland-Telegraphen-Gesellschaft für den Staat hat sich, wie vorausgesehen, als unlohnend erwiesen. Während des am 31. März abgelaufenen Jahres haben die Einnahmen 842 Pfd. Sterl. betragen, die Ausgaben aber 1474 Pfd. Sterl., so daß aus dem Betriebe dieser Linie der Staatskasse ein Verlust von 632 Pfd. Sterl. entstanden ist.«

Die Zahl der von der Verwaltung miethsweise verliehenen Drähte hat sich im verflossenen Jahre vermehrt; die Erträge aus diesem Geschäftszweige stiegen auf mehr als 600 000 Pfd. Sterl.

Digitized by Google

Zum Schluß mögen aus dem Bericht einige Beispiele von mehr oder weniger verhängnißvollen Verstümmelungen von Telegrammen wiedergegeben werden, die durch an sich unerhebliche Fehler herbeigeführt worden sind. So hatte eine Gesellschaft, die sich auf einem Vergnügungsausfluge befand, vom Bestimmungsorte aus ihren Freunden telegraphirt: Arrived all right (glücklich angekommen); während die zur Bestellung gelangte Depesche lautete: Arrived all tight (ganz zusammengepreßt angekommen). In einem anderen Falle wurde aus der Depesche: Mary is bad (Marie ist krank), die Schreckensbotschaft: Mary is dead (Marie ist todt).

---

42. Zur Geschichte des Postwesens in den braunschweig-lüneburgischen Landen.

Von Herrn Postdirector Mirow in Verden.

Die erste Post in den braunschweig-lüneburgischen Landen wurde im Jahre 1616 von Taxis angelegt, dieselbe ging von Hamburg über Rotenburg, Verden, Nienburg, Minden nach Cöln; später wurde eine Post von Nürnberg über Frankfurt am Main durch die braunschweigischen Lande nach Hamburg eingerichtet; man brauchte von Frankfurt am Main nach Hamburg 8 Tage. Ein Brief des Kaisers Matthias aus Prag vom 22. Januar 1616 an Herzog Christian zu Braunschweig-Lüneburg empfiehlt des Letzteren Schutze und weiterer Förderung die von dem General-Postmeister im Reich, Lamoral von Taxis, geschaffene Einrichtung. Im Uebrigen wurde der Verkehr zwischen den einzelnen Städten durch angestellte Stadtboten, sog. Kramer-Boten und Privat-Boten, besorgt.

Daß Herzoglicher Seits an weitere Einrichtung regelmäßiger (Reit- und Fahr-) Posten noch nicht gedacht wurde, beweist ein Brief des Kaisers Ferdinand III. an Herzog Friedrich zu Braunschweig-Lüneburg, gegeben Prag, den 14. August 1638, und des Letzteren Antwortschreiben vom 24. August desselben Jahres. Das Schreiben des Kaisers lautet:

> Ferdinand der Dritte von Gottes Gnaden, Erwählter Römischer Kaiser, zu allen Zeiten Mehrer des Reichs ꝛc.

Hochgeborener lieber Oheimb und Fürst, D. L. ist vorhero genugsamb bekannt, wie hoch und viel dem gemeinen Wesen daran gelegen, damit die Posten hin und wieder im Reich wohl angeordnet, und von einem Ortt zum andern richtig bestelt und erhalten werden möge;

Wann Wir nun von beglaubten Ortten berichtet werden, waßmaßen auß mangel solcher anordnung, die hin und wieder ablauffende Briefpost spath und langsamb zu Zeitten wohl auch gar nicht eingeliffert und fortbestelt werden, solches aber gegenwärtiger Zerrüttungen halber geschieht, und ohne eines Jeden Churfürsten und Standts, durch dero Landen die Posten gehen, hilff und sonderbahrer Inspection nicht wol remedieret werden khan,

Hierumb so haben wir D. L. dessen hiemit zu dem endt erinnern wollen, gnädiglich begehrendt, Sie wollen obgedachten gemainen Weesen zum Besten in den Fürstenthumb und Landten Ihro insonderheit woll angelegen sein lassen, und die gemessene Verordnung thun, damit die darin etwa vor diesem geweste und ein Zeit

Digitized by Google

hero in Abgang gerathenen Posten wiederumb erhebt, oder da man sich biß dahero der Ortten nicht gebraucht gehabt, dieselbe anätzo durch D. L. Beförderung angeordnet und bestelt werden mögen; Solches wie es ohne des D. L. selbst zum Besten angesehen, also erweisen Uns dieselbe daran ein angenehmb gnädiges gefallen, dero Wir mit Kaiserl. Gnaden und allem guten wolgewogen. Geben auf Unserm Königs Schloß zu Prag den 14. August Anno 1638 Unserer Reiche, des Römischen im Andern, des Hungarischen im 13ten und deß Boheimbschen im 11ten.

Die Antwort des Herzogs Friedrich lautet:

Allergnädigster Herr, Was Ew. Kaiserl. Majestät den 14. dieses Monats August wegen der Posten an mich gnädigst gelangen lassen, solches habe ich gestrigen Tags mit geziemender allerunterthänigster Reverentz empfangen, und Ew. Kaisers Majestät allergnädigstes Begehren darob vernommen,

Soll Ew. Kaiserl. Majestät darauff gehorsambst nicht verhalten, daß durch hiesiges Fürstenthum die Posten wöchentlich von Hamburg durch meine Aembter Wiesen L, Bodenteich, Ebstorff, Gifthorn auf Braunschweig und von dannen weiter auff Nürnberg, dann von meiner Stadt Lüneburg durch die Mark, durch den Erzstift Magdeburg und Fürters auff Leipzig gehen, jedoch nur durch Botten bestellet und verrichtet werden, welche, wenn sie nicht an andere Orten durch streiffende Personen niedergeworffen und Ihnen die schreiben, wie zu verschiedenen mahlen geschehen, abgenommen oder sonst aufgehalten werden, sich allemahl richtig halten, Wie es anetzo um die reitende Post so für diesen zwischen Frankfurt a. M., Bremen und Hamburg gehalten, und in meiner Stadt Nienburg bestellt, davon habe Ich, weiler selber Ortt zu meiner höchsten Angelegenheit annoch in des Feindes Händen, keine Nachricht, wem aber derselbe vermittelst des lieben Gotts, und Ew. Kaiserl. Majestät allergnädigste assistenz und beistands wiederumb in meine Hände geraten wird, will Ich mir höchst angelegen sein lassen, zu Ew. Kaiserl. Majestät und gemeinen Weesens Besten auch solche Post wiederumb zu erheben, und möglichst zu befördern.

Welches Ew. Kaiserl. Majestät Ich hiemit gehorsambst zur nachricht anfügen wollen, dieselben damit in des Allerhöchsten Schutz empfehlend.

Datum auf meinem Schloß Zelle den 24. Aug. Anno 1638.

Der weiteren Ausdehnung der Taxis'schen Posten, welche in Folge der Belehnung des Lamoral von Taxis mit dem General-Postmeister-Amte im Reiche sich Kaiserliche Posten nannten, begannen jetzt verschiedene Reichsstände Einhalt zu thun, indem sie eigene Posten im Lande anzulegen beabsichtigten, so zunächst Brandenburg und Braunschweig-Lüneburg. Ein Gutachten des kurfürstlichen Kollegialtags zu Regensburg 1636 besagt, daß, weil das jus postarum unter die regalia gehöre, Reichsstände aber dieselben vor Alters her und vor der Taxis'schen Belehnung über das Postwesen, von des Kaisers Majestät zu Lehn trügen, den Ständen solches nicht entzogen werden könne.

In den braunschweig-lüneburgischen Landen geschah nun die erste Verwilligung zur Einrichtung besonderer Landesposten im Jahre 1640 an Rütger Hinüber in Hildesheim, welcher sich 1636, da das Stift noch zu Braunschweig-Lüneburg-Wolfenbüttel gehörte und sich, bis auf die von Hamburg nach Cöln resp. Frankfurt a. M. durch das Land gehende Post, von Kaiserlichen und Reichsposten nichts hören und sehen ließ, dazu erboten hatte, eine Landespost, deren Kosten auf ungefähr 40 000 Thaler veranschlagt wurden, auf eigene Rechnung zu unterhalten. Zuerst

Digitized by Google

wurde dem Rütger Hinüber nur eine reitende Post zwischen Bremen resp. Hamburg und Cassel, die über Hannover und Celle ihren Lauf nahm, anzulegen verstattet. Hernach wurde diese Konzession wesentlich erweitert, indem die Unterdrückung aller Nebenposten angeordnet und der neuen Landespost Freiheit von allen öffentlichen Abgaben und die Befugniß zur Erbauung eigener Posthäuser eingeräumt wurde.

Die betreffende Verordnung lautet:

Von Gottes Gnaden, Wir Christian Ludwig, Herzog zu Braunschweig-Lüneburg ꝛc. Urkunden hiemit und bekennen, daß Wir, die von weiland Hochgeborenen Fürsten, Herren Georg, Herzog zu Braunschweig und Lüneburg, unseres vielgeliebten Vaters Gnaden und Ldn. Hochseligen und Christmilden Angedenkens, unserem lieben getreuen Rütger Hinüber, wegen Anordnung und Verwaltung der Post unter Dato Hildesheim den 17. November 1640 ertheilte gnädige Resolution und Erklärung, nicht allein in Kraft dieses in Gnaden confirmiret und bestätiget; Sondern Wir wollen auch, daß er und seine Bediente, von der wirklichen Einquartierung und andern Oneribus personalibus, sowohl hier, als an andern Orten, weil ihre Mühe und Arbeit, so sie auf das Postwesen verwenden, dem Publico und dem geliebten Vaterlande zum Besten gereichet, gänzlich exempt und befreyet sein sollen. Da auch in unserm Fürstenthum und Landen, sonst jemand dergleichen Post anzulegen sich unterstehen, und deßwegen um unsere gnädige Concession anhalten würde, wollen Wir ihnen dasselbe nicht verstatten noch zugeben, daß gedachter Rütger Hinüber, an Haltung der Post, behindert und beeinträchtigt, sondern es soll dieselbe, ihme und den Seinigen, so lange verbleiben, als sie dieselbe gebührlich versehen werden. Wir seynd auch gnädig zufrieden, daß er Behuf des Postwesens allhier, wie auch vor unser Stadt Hannover, und an andern Orten, da die Post durch und vorbey gehet, auf einem gelegenen, jedoch den Vestungsgebäuden nicht schädlichen Platze, ein Posthaus aufrichten und bauen möge, darinnen sowohl die Pferde, als auch die Reisenden ablegen, und accomodiret werden können. Hergegen aber wollen wir gewärtig sein, daß er und Seinige, bei dem Postwesen getreulich sich verhalten, und unsere ihnen anvertraute Briefe und andere Sachen, so bey der Post können fortgeschickt werden, gegen billigmäßige Bezahlung fleißig bestellen, und auch sonsten denen uns ableisteten Pflichten, gehorsamlich nachkommen und geloben sollen. Urkundlich wir diese unsere gnädige Confirmation, mit eigenen Händen unterzeichnet, und unser fürstl. Canzley Secret darunter drucken lassen. Geben Hildesheim den 19. Aug. 1641.

L. S. gez. Christian Ludwig.

Im Jahre 1643 wurde das Stift Hildesheim an den Herzog von Braunschweig-Wolfenbüttel abgetreten und war es also nöthig, sich von dem nunmehrigen Landesherrn gleichfalls ein Privilegium zu erbitten. Solches erfolgte aber erst 1652, zugleich wurde von dem Kurfürsten, Bischof zu Hildesheim, eine »Beisteuer zu so gemeinnützigen Anstalten« von der Hildesheimer Ritter- und Landschaft ausgewirkt.

Gemäß einer Verordnung vom 13. April 1659 hatte Rütger Hinüber in Hildesheim die Verwaltung der Post

zwischen Cassel über Hannover, Celle bis Hamburg,
» Hannover und Braunschweig,
» Hannover nach Osterode und Münden;

Digitized by Google

Hilmar Deichmann in Braunschweig die Verwaltung der Post
zwischen Braunschweig, Celle, Lüneburg nach Hamburg,
» Celle nach Nienburg und Verden,
» Braunschweig und Wolfenbüttel, Goslar, Osterode und dem Harz,
» Braunschweig und Helmstedt, Halberstadt und Magdeburg.

Taxis'scherseits glaubte man die Einrichtung eigener Posten seitens der Reichsstände anfechten zu müssen. Im Jahre 1659 kam ein von dem damaligen Grafen von Taxis in kraft des ihm verliehenen Postregals verordneter Posthalter, Namens Fuchsfeld, in diese Gegenden. Die Bemühungen der Landesherren von Hannover und Braunschweig-Wolfenbüttel, den bisherigen gemeinschaftlichen Postmeister zu schützen, hatten bei dem Kurfürsten zu Köln, als Bischof zu Hildesheim, nicht den gewünschten Erfolg, dieser erließ vielmehr unter dem 2. und 6. September 1659 eine Verordnung an Bürgermeister und Rath der Stadt Hildesheim, den Fuchsfeld zu schützen und Rütger Hinüber die Postenbeförderung fernerhin nicht zu gestatten. Durch diese Verordnung wuchs dem Fuchsfeld der Muth, so daß er die hannoverschen Posten angriff und »Leute in Celle behuf seiner gemachten Einrichtungen bestellte«, während der Graf von Taxis sogar die Güter des Rütger Hinüber in Hildesheim mit Arrest belegen ließ. Der Fürsten nachdrückliches Auftreten beim Kaiser bewirkte, daß die Postgerechtsame des Grafen von Taxis auf Stift Hildesheim beschränkt blieb.

Der Streit zwischen den Ständen, welche eigene Posten angelegt hatten, also auch Braunschweig-Lüneburg, mit der Familie Taxis bezüglich der Postgerechtsame nahm jedoch noch weiteren Fortgang. Taxis'scherseits wurde die Postgerechtigkeit als ein Reservatum Caesareum angesehen und demnach verlangt, daß das dem Hause Taxis seitens des Kaisers ertheilte Postlehen auf das ganze Deutsche Reich ausgedehnt werde. Von den Ständen wurde dieses Recht bestritten, indem besonders darauf hingewiesen wurde, daß von dem Kaiser gleichfalls in den österreichischen Erbländern eigene Posten mit Ausschließung des Hauses Taxis angelegt worden seien, diese Befugniß, welche allein aus der Landeshoheit herzuleiten, ebensowohl anderen Reichsständen, als dem Erzhause Oesterreich zustehe. Es kam ein Vergleich zu Stande, nach welchem die Reichs- oder Taxis'sche Post im Lande Braunschweig-Lüneburg fernerhin bleiben, durch dieselbe jedoch eine Briefsammlung in den braunschweig-lüneburgischen Landen nicht vorgenommen werden sollte. Im Laufe der Zeit hörten auch diese durchgehenden Taxis'schen Posten auf und im Jahre 1684 war kein Taxis'scher Postbeamter mehr im Lande.

Inzwischen war im Jahre 1678 ein eigenes General-Erb-Postmeisteramt für die braunschweig-lüneburgischen Lande errichtet worden, welches im Jahre 1682 dauernd den Grafen von Platen übertragen wurde, während Hans Hinüber, der Vetter und Nachfolger des Rütger Hinüber, in Hildesheim, Hilmar Deichmann in Braunschweig als Postmeister belassen wurden.

Im Uebrigen sollten nach dem Lehensbriefe nur »solche Leute angestellt werden, die außreichlichen Namens und Wandels, Braunsch. Lüneb. Landes Kinder, einheimische oder Landes Gesessene und soviel die Postmeister und Postverwalter anlanget, der Augsburgischen Confession zugethan und mit Gütern oder Caution genugsam und solchergestalt versehen seien, daß man sich an ihnen für etwaige Verwahrlosungen ꝛc. schadlos halten könne, insonderheit bei den Haupt Stationen, bei

Digitized by Google

den fürstl. Residenzen in Braunschweig, Hannover und Celle solche Subjekte, welche die Capacität besitzen, daß sie über die übrige Postbediente im Lande die Aufsicht haben und die bei Selbigen etwa sich ereignenden Mängel und Unordnung förderſamſt corrigiren können.« Auch wurde bei der Belehnung bestimmt, daß »die bei der Post zu gebrauchende Postillons und Knechte in des Gesammten fürstl. Hauses gebräuchlicher Farbe — roth und gelb — zu kleiden seien, es wäre denn, daß dieselben der Herrschaft besondere Livrée tragen sollten; auch Brustschild mit Wappen und ein Posthorn.« An den Posthäusern sollte »das Braunsch. Lüneb. Wappen affigiret werden und aus demselben das weiße Roß zum absonderlichen Insiegel«.

Aus dem Aktenstücke, welchem diese Bestimmungen entnommen sind, geht hervor, daß damals fahrende Posten bestanden von Braunschweig über Celle, Lüneburg nach Hamburg, von Braunschweig nach Helmstedt und Magdeburg, nach Wolfenbüttel und nach Hannover; ferner von Hannover nach Northeim, Münden und Cassel, nach Stadthagen und Minden, nach Celle, Lüneburg, Harburg und Hamburg, nach Hildesheim; von Celle nach Hannover, Verden und Bremen, sowie zwischen Nienburg und Harburg. Reitende Posten bestanden von Cassel über Hannover nach Bremen, von Celle nach Bremen, von Hannover und Celle nach Nienburg. Dem General-Erb-Postmeister Grafen Platen wurde aufgegeben, neue Routen anzulegen. Alles Nebenpostiren wurde von Neuem verboten. Den kaiserlichen und kurbrandenburgischen reitenden Posten sollte die Passage und Durchführung der Postfelleisen auf den bestehenden Routen zur Zeit noch gestattet, die Anlegung neuer Routen jedoch verboten sein, auch sollte darüber gewacht werden, daß keine der fürstlichen Post zustehenden Briefe von ihnen angenommen und bestellt würden.

Die erste Postordnung erschien im Jahre 1667, spätere folgten in den Jahren 1678, 1682, 1755, 1759 und 1782.

Nach der Taxordnung vom 5. August 1678 kostete

ein Packet von 1 Pfund von Hannover nach Hamburg resp.

| | | |

guten Wegen die Meile in 1 Stunde, auf schlechten und bergigen in 1¼ Stunden zurückzulegen; die fahrenden Posten auf guten Wegen die Meile in 1¼ Stunden, auf schlechten Wegen in 1½ bis 2 Stunden. Für jede Stunde Versäumniß wurde von dem schuldigen Postillon eine Strafe von 1 Thlr. eingezogen, welcher dem nächsten ihn abwechselnden Postillon, wenn dieser die Zeit wieder einbrachte, zu geben war. Nach derselben Postordnung wurden die Häuser der Postmeister und Verwalter von der Einquartierung befreit, diejenigen Unterthanen auf dem Lande, welche zur Beförderung der Posten Pferde hergaben, vom Frohn- und anderen Herrendienste entbunden.

Nach der Portofreiheiten-Verordnung vom 19. September 1682 wurden frei befördert: die Briefe und Packete der Regenten nebst Familie, der Ministerien, der Wirkl. Kriegs- und Hofräthe, der Kammerräthe, Geh. Sekretäre, auch Geh. Kammerschreiber bezüglich der Angelegenheiten der Herrschaft, der Hofmarschalle und Kommandanten in den Hauptstädten und Festungen.

Die noch bestehenden Boten unterlagen steter Kontrole.

Im Jahre 1735 wurde laut Kontrakt vom 17. Oktober der Gräflich Platenschen Familie das Postrecht von König Georg II. für die Summe von 450 000 Thlr. wieder abgekauft. Die Verwaltung des Postwesens in Hannover wurde mit der übrigen Staatsverwaltung verschmolzen und theils dem Geheimen Rathskollegium, theils, was die Postrevenüen betraf, der Rentkammer untergeordnet.

Die Einkünfte der hannoverschen Post betrugen im Jahre 1796 bereits gegen 80 000 Thlr. Im Jahre 1800 wurde ein eigenes General-Postdirectorium errichtet, demselben stand indessen nur die Aufsicht und Kontrole über das gesammte Postwesen, sowie die Verfügung in denjenigen Angelegenheiten zu, welche die Aufrechterhaltung der Postgesetze betrafen; dagegen gehörten zu dem Ressort des Staatsministeriums die Bestimmungen der Posttaxen, die Anstellung der Postbeamten und der Abschluß aller Postverträge. Die genannte Behörde bestand aus drei, später aus zwei Mitgliedern, von denen das eine zugleich das Postamt in Hannover verwaltete.

Als eine unter den damaligen Verhältnissen gewiß dankenswerthe Neuerung ist die Einführung bedeckter und gepolsterter Postwagen in Feder- und Riemengestell zu erwähnen. Es scheint überhaupt, daß das neue Postdirectorium sich Verbesserungen im Gange und der Einrichtung der Personenposten besonders angelegen sein ließ. Jene Wagen fuhren zwischen Hannover und Lübeck über Celle und Lüneburg, nach Hamburg über Celle, nach Bremen und Osnabrück über Nienburg, nach Cassel, Braunschweig, Hameln und über Hildesheim nach Salzgitter. Die zwischen Hannover und Cassel am 1. Oktober 1816 in Gang gesetzte Kutsche, in welcher sechs Personen im Wagen und drei in dem vorderen Kabriolet Platz hatten, fuhr am Montag, Mittwoch und Freitag 5 Uhr Morgens aus Hannover und traf am Dienstag, Donnerstag und Sonnabend 12 Uhr Mittags in Cassel ein. Der Weg wurde also in 31 Stunden zurückgelegt. Die nach Braunschweig fahrende Kutsche, die sechs Plätze im Wagen und zwei im Kabriolet enthielt, legte den Weg in 13 Stunden zurück; sie wurde in Hannover am Dienstag und Freitag, in Braunschweig am Mittwoch und Sonnabend 5 Uhr Morgens abgefertigt.

Die Zahl der Postämter in den hannoverschen Landen belief sich im Jahre 1829 auf 29 Postämter, 47 Postspeditionen und 4 Postablagen, außerdem bestanden hannoversche Postanstalten in Hamburg, Bremen und Lübeck.

Digitized by Google

Im Jahre 1850 erfolgte eine durchgreifende Reform der Personalverhältnisse bei der hannoverschen Postverwaltung. Als Bedingung zum Eintritt in den Postdienst wurde erfordert die Zurücklegung des 17. Lebensjahres und das Zeugniß der Reife zur tadellosen Entlassung aus der 2. humanistischen oder der 1. Realklasse eines Gymnasiums nebst der Erklärung der Eltern oder Vormünder, den Bewerber eine Reihe von mindestens fünf Jahren hindurch bis zu seiner Anstellung mit Gehalt an jedem der Behörde beliebigen Orte anständig zu erhalten. Vor der Annahme fand eine Prüfung statt, der nach einem Zeitraum von etwa drei Jahren eine zweite, mehr praktische, folgte.

Dem Vorgange Preußens folgend, wurde in Hannover im Jahre 1856 die erste ambulante Post auf der Route Hannover-Emden eingerichtet, welcher bald diejenigen nach Hamburg, Bremen und Cassel folgten.

Im Jahre 1866 ging in Folge der Einverleibung des Königreichs Hannover die Verwaltung des Postwesens auf den preußischen Staat über; es bestanden zu dieser Zeit 24 Postämter, einschließlich derjenigen zu Hamburg und Bremen, und ein Eisenbahn-Postamt, das Personal derselben (ausschließlich der Unterbeamten) betrug 257 Köpfe; ferner bestanden, den Postämtern untergeordnet, 238 Postspeditionen und 149 Briefsammlungen. Bei dem General-Postdirektorium und dem Revisionsbüreau waren 36 Beamte beschäftigt. Die Beamten wurden im Jahre 1867 in die Reihe der preußischen Beamten nach Maßgabe der Anciennetät einrangirt.

---

43. Cypern.

»Zur Zeit scheint sich kein Mensch auf der Welt um die altberühmte Insel zu kümmern; — sie liegt da, gleichsam von Gott und aller Welt verlassen, den Türken überantwortet, welche die Insel zu schätzen wissen!« Mit solchen Worten beklagt der viel gewanderte, durch seine historischen und geographischen Schriften in weiten Kreisen bekannte Franz von Löher in einem kürzlich erschienenen Reisewerke[1]) das Geschick der Insel Cypern, welche im Alterthum als die Stätte des üppigsten Reichthums, als eine Quelle froh strahlenden Lebensgenusses galt, und welche von Cicero die tenera, die weiche und lüstige, von Virgil die fette, opima Cyprus, von Valerius Maximus die an Köstlichkeiten fruchtbare, fertilissima deliciarum, genannt wurde.

Löher konnte allerdings nicht ahnen, daß in dem Augenblicke, wo sein anziehend geschriebenes Buch die Presse verließ, eine der vielen weltgeschichtlichen Perioden, welche Cypern im wechselnden Zeitenstrome durchlebt hat, ihren Abschluß finden würde, und daß der Insel Befreiung aus dem mehr als 300jährigen türkischen Joche schon so nahe bevorstand. Wie bekannt, wurde am 4. Juni 1878 der Vertrag zwischen England und der Türkei abgeschlossen, durch welchen der Sultan Großbritannien das Recht zur Besetzung Cyperns zuerkennt, und am 13. Juli 1878 nahm der Vice-Admiral Lord John Hay Namens der Königin die Insel förmlich in Besitz.

---

[1]) Franz von Löher. Cypern. Reiseberichte über Natur und Landschaft, Volk und Geschichte. Stuttgart 1878. J. G. Cotta.

Digitized by Google

Durch diese überraschenden Vorgänge ist unser Interesse der edlen Inselperle in erhöhtem Maße zugelenkt worden, und wir wollen daher versuchen, nach den Aufzeichnungen Löher's ein Bild der einst so berühmten, dem Dienste der allverzehrenden und allgebärenden Venus-Astarte geweihten Insel zu entwerfen.

Cypern, »wie ein Schinken geformt«, liegt zwischen Asien und Afrika einsam im Ostviereck des Mittelmeers und »streckt sein langes Schinkenbein gerade in den Winkel zwischen Kleinasien und Syrien hinein, als ziele Cypern auf Herrschaft nach beiden Seiten hin«. Der Flächeninhalt beträgt ungefähr 350 Quadratmeilen; die Insel ist also fast gerade so groß wie das Königreich Württemberg. Die Zahl der Bewohner läßt sich mit Sicherheit nicht feststellen. Die Türken geben 200 000 Einwohner und mehr an, die Griechen etwas über die Hälfte davon. Ein europäischer Beobachter, der längere Zeit in Cypern wohnt, rechnet 100 000 Griechen, 40 000 Türken, 1000 Maroniten und Katholiken. Im Mittelalter zählte die Insel 2 Millionen Bewohner, im Alterthum vielleicht noch mehr.

Am ganzen Nordrande der Insel zieht dicht am Meere hin eine lange, schmale Bergkette; sie hält sich in der Höhe von 2- bis 3000 Fuß und besteht aus Jura-Kalk, welchem sich an beiden Seiten Wiener Sandstein vorlagert. Den Westen und Süden Cyperns bedeckt ein Massengebirge, das die Hälfte der Insel einnimmt und in der Höhe von 2- bis 6000 Fuß wechselt. In seinen Hochrücken und Kuppen besteht es aus Grünstein, während es sich nach der Südküste in tertiärem Kalk und Mergel abdacht. Den Hauptberg bildet der cyprische Olymp oder Troodos, wie jetzt der 6160 Fuß hohe Berg heißt.

Mitten zwischen beiden Gebirgen breitet sich eine einzige große Tiefebene aus, welche mit fettem Alluvialboden bedeckt ist und von zwei vielarmigen Flüssen durchschnitten wird. Die Ströme, von denen der eine nach Osten, der andere nach Westen zieht, treten in der Regenzeit aus und überschwemmen weit und breit das Land, so daß man bei dem gänzlichen Mangel an Kähnen wochenlang nicht von einer Ortschaft zur anderen kann. Ist das Wasser verdunstet oder zurückgetreten, so hinterläßt es auf den Feldern einen Schlamm, der dem Nilschlamme äußerst ähnlich ist. Rings um die Insel giebt es kleine Strandebenen und sanft ansteigende, breite Abhänge, deren Untergrund aus quartärem Gebilde besteht und mit Gips, Kalk und Mergel untermengt ist. Hier hat sich die fruchtbarste Erde abgelagert, die von zahllosen kleinen Flüssen und Bächen bewässert wird. Zwischen den Bergen giebt es überall fruchtbare Thäler und Hochbreiten.

Wegen seiner vielen vorspringenden Kaps und Halbinseln erschien den Alten Cypern als ein gehörntes Haupt, und die seltsam lange, schmale Halbinsel, in welche die nördliche Halbkette ausläuft, als die Zunge, mit welcher Cypern in den Winkel zwischen Syrien und Kleinasien hineinleckt.

Die große Ebene war von jeher der üppigste Garten- und Getreideboden. In den Küstenbreiten und Tiefthälern des Gebirges fanden alle Pflanzen und Bäume, die irgendwo in Europa, Vorder-Asien oder Aegypten wachsen, ihr Fortkommen, denn die Natur Cyperns hat entschieden etwas von allen drei Welttheilen, zwischen denen es liegt. Auf dem Gebirge glaubt man sich öfter nach Deutschland versetzt, die Südküste zeigt hin und wieder die prachtvollsten Gegenden Griechenlands, und in der großen Ebene brennt die Sonne wie im Nil-Delta.

Die größte Abwechselung bietet Cyperns Klima. Ein Drittel des Jahres ist regnerisch, wie an der Nordsee, ein zweites Drittel ist von köstlicher Frische und Lieb-

Digitized by Google

lichkeit, wie an den griechischen Küsten, und das letzte Drittel schrecklich, wie in der glühenden Sahara. Auf allen cyprischen Münzen und Gemmen findet man einen Löwen, der den Rachen aufsperrt: er bedeutet den Alles verzehrenden Sonnenbrand, der die blühende Insel regelmäßig im Sommer überfällt. In der Winterzeit regnet es dagegen fast unaufhörlich. Schon um Mitte Oktober überzieht sich der Himmel mit Regenwolken, die sich fort und fort bis zum Februar hin entleeren. Dann folgt eine himmlische Frühlingszeit, voll Blüthenduft und heiterer Frische. Um Mitte März wird sie von neuen Regenschauern unterbrochen; diese enthalten zwar viel weniger Wassermengen, als im Winter, dauern jedoch, mit mehrtägigen Unterbrechungen, bis gegen Mitte Mai, wo starke nächtliche Thaue sie ablösen. Im Juni verschwindet jede Feuchtigkeit aus der Luft, und zu Ende des Monats bricht eine glühende Hitze herein, die sich immer qualvoller über die Insel legt. Der Himmel scheint wandellos eine eherne leuchtende Masse zu sein. Nur von Zeit zu Zeit öffnen sich erfrischende Seewinde den Weg ins Land, und wie befreit athmet Alles auf. Gegen September stirbt jedes leichte Fächeln des Windes ab, die Luft wird dick und undurchsichtig, mit jedem Tage lastet sie schwerer in schwülem Dunste. Kraut und Halm verdorren bis auf die Wurzel. Die Bäume lassen die Blätter fallen und strecken ihr dürres Geäste gespenstisch über den trüben Dunstkreis. Jeder Tropfen Wassers ist aus den Bächen und Flüssen verschwunden. Nur Abends oder in der Nacht kann man reisen und Geschäfte machen. Alles hegt nur den einen Gedanken: Wenn doch erst wieder Regen käme!

Aus Cyperns Alterthum steigt uns ein kräftiger Walddust entgegen, es ist Urwaldsgeruch. Berg, Thal und Ebene bildeten eine fortlaufende Waldung. In einem Berichte des Eratosthenes, der sich bei Strabo erhalten hat, heißt es: »Weder der Verbrauch des vielen Holzes, das bei dem Schmelzen von Kupfer und Silber aufging, noch das Entführen zahlloser Stämme, die man zum Schiffsbau verwendete, wollte das Walddunkel lichten. Da wurde ein Gesetz gegeben: Wer Wald ausrode, behalte den Platz als sein Ackerfeld und Eigenthum und brauche keine Steuer davon zu zahlen.« Wer immer auf Cypern herrschte: Phönizier, Griechen, Perser, Aegypter oder Römer, alle holten sich aus seinen Waldungen die trefflichsten Bauhölzer, sowohl für Tempel und Paläste, als zum Schiffsbau. Dabei blieb wehender Wald Cyperns Naturcharakter. Wo wir auch von Tempeln der goldenen Aphrodite hören, stets liegen sie umrauscht von grünen Hainen. Berühmt waren Cyperns Fichten, Eichen, Platanen, Nußbäume und besonders die in einem dunkelgrünen Strahle still zum Lichte sich erhebenden Cypressen.

In den Ebenen wurde zu allen Zeiten der Anbau von Weizen, Gerste, Hafer und Hülsenfrüchten betrieben; in den lachenden Thälern und Küstenbreiten wachsen, wie im Alterthum, die vielen Gemüsearten noch jetzt wild, namentlich Spargel, Artischocken, Kohl, Kapern, Portulak, Kresse, Salbei und Majoran. Beständig gleich blieb sich auch das vielartige blühende Gebüsch mit würzigem Laube, das in den Thalschluchten und an ihren Abhängen sich drängt: Oleander und Myrthe, Arbutus und Lentiskus, Wachholder und Mastix; ebenso der liebliche Blumenteppich, welcher mit immer frischem Reize die Fels- und Berghalden schmückt: Rosen und Jasmin, Tulpen und Hyazinthen, Narzissen und Tazetten, Krokus und Anemonen. Bei alledem giebt es eine Reihe charakteristischer Gewächse, insbesondere Handelspflanzen für die Ausfuhr, die in den verschiedenen geschichtlichen Perioden auf einander folgten und Cyperns Namen berühmt machten.

Digitized by Google

Von den Semiten erhielt Cypern den Feigenbaum, von den Griechen den Oelbaum. — Im sechsten Jahrhundert widerfuhr der Insel durch Einführung des Seidenbaues die größte Wohlthat. Nirgends im byzantinischen Reiche gediehen die Seidenraupen so vorzüglich, wie in Cypern. Die Südküste und die Abhänge am Nordrande wurden rasch mit Maulbeerbäumen besetzt, und die berühmten Seidenwebereien nahmen ihren Anfang.

In der ritterlichen Zeit der Lusignans verbreiteten sich unglaublicher Reichthum, unerhörte Ueppigkeit über die ganze Insel. In allen Ländern rings um das Mittelmeer sprachen die Leute von Cypern als von einem kleinen Indien, das aller Schätze voll sei. Die fränkischen Ritter und Mönche führten die heimathlichen Obstbäume ein; die Banane wurde in Gärten mit Sorgsamkeit gepflegt und ergab schmackhafte Frucht; vom Zuckerrohr, das aus Arabien beschafft wurde, erhielt man vortreffliche Ernten. Der Weinbau, der auf Cypern uralt ist, nahm einen nie gekannten Aufschwung durch die Johanniter und ergab von ihren Commenden den köstlichsten Wein der Welt, der in Massen ausgeführt wurde. — Gleichwie aber Cyperwein jetzt überall gesucht wurde, so standen auch die schweren Seiden- und Sammetstoffe der Insel in hohem Rufe. Nunmehr brachten Händler aus Persien Baumwollensamen mit, und siehe da, auch die Baumwollenpflanze gedieh in Cypern so gut, daß Alles Baumwolle baute; — Goldkraut nannte man sie, weil ihr Anbau so viel schöne Dukaten ergab. In der Hauptstadt Cyperns entstanden jetzt große Webereien, die für die Ausfuhr gesuchte, feine Kattune lieferten.

Und wie steht es gegenwärtig mit dem Pflanzenreichthum und der Produktionskraft Cyperns? — An der Waldverwüstung ist die Insel krank bis ins Herz hinein. In früheren Zeiten war der Wald nicht zu verderben; so viel man auch nahm, wuchs doch Alles gleich im herrlichen Klima auf dem fruchtbaren Boden nach. Mit Beginn der Türkenherrschaft fiel jedoch jede Rücksicht fort. Um hundert Stämme auf die Kriegswerften zu bekommen, wurden gleich tausend niedergeschlagen. Wenn sie am Boden lagen, konnte man ja bequemer auswählen; die anderen blieben liegen zum Verfaulen. Jedes Unglück, das die Türken zur See erfuhren, brachte den cyprischen Waldungen neue Verheerung. Dabei nahmen Paschas, Kaimakams und Agas Jahr für Jahr, was sie brauchen oder verkaufen konnten und überließen das Uebrige der freien Ausbeute. Der Wald gehört Gott dem Herrn, wie Wasser und Luft, ist also Jedermanns freies Eigenthum — das wurde jetzt Glaube und Grundsatz auf Cypern. Je ärmer das Volk wurde, je mehr seine Nahrungsquellen versiegten, um so mehr erholte es sich am Walde. Mehemed Ali, der erste Vicekönig von Aegypten, gab den Hochforsten den Gnadenstoß. Wo sich noch gute Bestände zeigten, da ließ er den Wald zusammenhauen, theils zum Verkauf über Meer, theils zum Flottenbau, zum größten Theil aber zur Ueberfuhr nach Aegypten, um dort die zahllosen Wasserräder und Kanalbauten einzurichten. Die verbliebenen Uebereste werden fortgesetzt durch die vielen muthwillig angelegten Waldbrände, durch das frei umherschweifende Vieh, durch Harz- und Theerbrennen und durch das unvernünftige Abhacken ganz junger Bäume zu Bau- und Brennholz arg verwüstet.

Von den Türken empfing das verödete und blutüberströmte Land keinen neuen Anbau, keine neuen Handelspflanzen mehr. Die türkischen Herren brachten höchstens ein paar neue Tulpen und Hyazinthen mit; auch die Dattelpalme, die jedoch auf Cypern selten die süße, vielbegehrte Frucht trägt, sowie etwas Taback für den Hausgebrauch, pflanzten sie gern an. Jede Art von Feld- und Gartenbau, jede Industrie

Digitized by Google

nahm ab. Rechnet man auf Cypern die felsigen Striche ab, die keinen Anbau zulassen, so entbehrt vom übrigen Lande gegenwärtig mehr als die Hälfte der Kultur: wüst und verdorrt oder versumpft liegen diese Landstriche da. Der Anbau des Zuckerrohrs ist ganz eingegangen. Baumwolle wird nur noch an wenigen Stätten erzielt. Zur Zeit der Venetianer führte die Insel 30 000 Ballen jährlich aus, jetzt keine 3000. Vom Gewinne feinen Obstes ist keine Rede mehr. Selbst der vielberühmte cyprische Gemüsebau hat beinahe gänzlich aufgehört; die Bevölkerung behilft sich mit wildem Spargel und Portulak, wilder Kresse und Artischocken. Gepflegt wird überall noch der Oelbaum, wenn man die sorgloseste Weise des Aberntens und Pressens, sowie des Anpflanzens von Setzlingen Pflege nennen darf. Weizen, Gerste, Hafer, Hülsenfrüchte werden überall gebaut, jedoch in unglaublich roher Weise; gleichwohl liefert Cypern nach Konstantinopel in guten Jahren an zehn, in schlechten an sechs Millionen Kilo Weizen und Gerste. Daneben giebt es Kartoffeln in den Bergen und die Kolokasie mit ihrem Knollenmehle in den Ebenen, besonders reichlich aber und aller Orten Gurken, Kürbisse und Melonen von vorzüglicher Güte.

Einen Beweis, wie leicht und vielfältig Cyperns Boden die fleißige Hand belohnt, liefern Krapp, den man zum Färben der Millionen von rothen Fessen braucht, Seide, Karruben (Johannisbrot), die in die Spiritusfabriken Frankreichs, Englands und Rußlands wandern, sowie Wein.

Am leichtesten und sichersten können die Bewohner Cyperns sich eine lohnende Ausfuhr durch den Wein schaffen. Allein an Ausfuhrzöllen liefert der Wein ein Sechszehntel des ganzen Einkommens, welches die Regierung von der Insel bezieht, aber noch fünfzigmal mehr Wein könnte auf den herrlichen Ländereien wachsen, die jetzt halb wüst daliegen. Neue Anlagen sind äußerst selten, und wo eine Gemeinde sich dazu aufrafft, da zerstört nur zu oft der bloße Neid der Nachbarn die jungen Pflanzungen. Wundern muß man sich, wie bei der jetzigen Art und Weise des Weinbaues noch ein so guter Saft gewonnen wird. Die Besitzer kümmern sich wenig darum, ob Esel und Ziegen im Frühjahr durch die Weinberge schweifen und die jungen Reben abreißen. Die Trauben werden ohne alle Auslese abgeschnitten, auf der Erde übereinander geworfen und bleiben vielleicht im Regen liegen. Haben sie acht Tage lang gefault, so werden sie auf die roheste Weise gekeltert; der Most wird in große irdene Töpfe gegossen, welche man in die erste beste Kammer oder unter einen Schuppen stellt, wo Getreide, ranziges Oel, trocknende Blätter und Früchte, Harze und sonstige oft übelriechende Sachen umherstehen und hängen. Unter diesen Düften mag der Most seine beiden Gährungen durchmachen, von deren Wesen die wenigsten Bauern etwas verstehen. Auf dem Weinkrug liegt ein Schieferstein oder ein Deckel mit einem Löchlein. Durch dieses steckt man von Zeit zu Zeit ein Rohr und saugt ein Schlückchen, theils um sich zu laben, theils um zu proben, wie das Getränk geräth. Vielleicht ist es sauer geworden, vielleicht auch nicht; dieses Vielleicht nennen sie die Krisis. Hat der Wein die Krisis glücklich bestanden, so kommen die Händler und kaufen auf. Dieser Bauer hat einen oder einen halben Krug, jener zwei oder drei Krüge gemacht. Alles wird zusammengeschüttet und in rohen, harzverpichten Ziegenhäuten nach dem Ausfuhrplatze gebracht. Dort kommt der Wein auf Fässer und dabei geht die Mischung verschiedenen Gewächses noch einmal vor sich. Kann man sich wundern, wenn der Kommanderia, wie der Wein noch immer nach den Commenden der Johanniter genannt wird, so oft unterwegs verdirbt und

Digitized by Google

als eine schändliche Brühe im europäischen Hafen anlangt? Der Wein von größeren Gütern, wo man einige Sorgfalt auf Lese, Keltern und Lagern verwendet, erfreut Herz und Geist durch seine würzige Blume, seinen inneren Reichthum an kernigen und weichen Essenzen, seine köstliche Verbindung von Süße, Säure und leisem Geschmack von Bittermandel, sowie durch die wohlige Wärme, die er sofort im ganzen Körper verbreitet, — Eigenschaften, die ihm unter den Weltweinen den ersten Rang anweisen. Ganz junger Cypernwein ist voll Schwärze und Feuer, als käme er aus der Unterwelt; fünfjähriger ist ein dunkelbrauner, sehr kostbarer Saft; fünfzigjähriger, fast hell, jeder Tropfen Goldsaft, der nur fingerhutvoll getrunken werden darf, sonst verursacht er ein eigenthümliches Ziehen im Kopfe. An Ort und Stelle kostet die Oka — etwa 2½ Flaschen — noch keine Mark.

Der Hauptseehafen Cyperns, Larnaka, liegt auf der Südseite der Insel. Larnaka bedeutet »Särge«; ein Name, der sich wohl darauf gründet, daß in dem weichen Kalksteine, der unter dem Boden hinstreicht, Grabkammern von den früheren Bewohnern in Menge hergerichtet und mit Marmorsärgen besetzt waren, welche im Laufe der Zeit herausgezogen, zerschlagen und verbaut worden sind. Außer einem Stücke antiken Marmors, das hier und da in einer Hausmauer steckt oder einem schmucklosen Sarkophag, der zum Behälter benutzt wird, erinnert nichts mehr an Kiti oder Kition, jene uralte Großstadt des Handels, welche einst hier stand und jedenfalls einen weiten Raum einnahm. Der Hafenort besteht aus einer Häuserreihe, welche sich an dem Halbbogen der Bucht hinzieht. Ueber den Häusern wehen die bunten Flaggen der europäischen Konsuln; überragt werden dieselben von einem spitzen Minaret und einem neuen Glockenthurm, und noch höher steigen die Palmen, welche über den Strandgärten sich in blauen Lüften wiegen. Die eigentliche Stadt liegt eine Viertelstunde mehr landeinwärts. Die Zahl der Bewohner beträgt etwa 15 000, wovon ein Drittel Türken sind.

Der Weg von Larnaka zur Hauptstadt der Insel, Nikosia (Levkosia, Lefkoscha) führt nordwärts über die berühmte Mesoria-Ebene, Cyperns unabsehliches Getreidefeld, das häufig mit der nilbewässerten Delta-Ebene Aegyptens verglichen worden ist. Jetzt sind weite Stellen des schönsten und fruchtbarsten Bodens in dieser Ebene schmählich vernachlässigt, seit Jahrzehnten nicht mehr von Pflug und Hacke berührt, und jedes Jahr wird die Oede größer und weicht der Anbau mehr zurück. Wenn man die letzte breite Hügelwelle hinaufschreitet, die noch den Anblick von Cyperns Hauptstadt verdeckt, so entfaltet sich ein wahrhaft märchenhaftes Bild. Allmählich erheben sich hinter der Höhe hunderte von Palmen, dann schlanke Minarets, ein gewaltiger Dom, und plötzlich liegt da das herrlichste orientalische Stadtbild, — auf grüner, flußdurchglänzter Ebene im weißen Mauer- und Zinnenkranz eine große Stadt, über welche zahllose Palmen, weiße Minarets und auch hier und da Glockenthürme und gothische Kirchen emporsteigen.

Nirgends hat sich das Morgenland in Form und Aussehen der Gebäude, in Tracht, Sitten und Sprache der Menschen so eng mit dem Abendlande verschwistert, wie in Nikosia. Alle bedeutenderen Wohnungen liegen tief in Gärten, umgeben von blühenden Bäumen und Gewächsen. Jede Familie lebt abgeschlossen für sich, abgekehrt von der Straße in ihrem Daheim, gleichwie in ruhigem, wandellosen Frieden. Die türkischen Wohnungen erkennt man daran, daß der Thorweg sorgsam von Brettern oder Teppichen verstellt ist, damit ja kein fremder Blick auf die Frauen falle.

Digitized by Google

Die Stadt mag kaum noch 12 000 Einwohner haben; Andere schätzen die Zahl auf 18 000. Im Mittelalter hatte Nikosia einen Umfang von ein paar Stunden und war dreimal so groß wie jetzt. Die griechische Bevölkerung, die noch vor einigen Jahren schwächer war, mag jetzt der türkischen gleichkommen. Obwohl im Ganzen getrennt, vermischen sich doch beide Racen hier mehr, als irgend anderswo. In griechischen Häusern stößt man nicht selten auf türkische Diener, und manchmal geht eine Griechin zum Islam über, um einen türkischen Grundbesitzer zu heirathen. Es giebt sogar viele Muselmänner, die heimliche Christen sind, das Kreuz schlagen und ihre Kinder taufen lassen. Man nennt sie Mischzeug, Linopambaji, d. h. Leinwolle.

Nikosia besitzt eine ungemein große Anzahl Kirchen und Moscheen, darunter namentlich den Sophiendom, ein erhabenes Gebäude im spätgothischen Styl, voll prächtiger Verzierung. Als die Stadt noch auf der Höhe ihres Glanzes war, soll man darin an dritthalbhundert Kirchen und Kapellen gezählt haben. Wie aller Orten in Cypern zeigte man früher auch hier Grabstätten berühmter Heiligen. Die Insel liegt ja Syrien und Palästina gerade gegenüber, nach ihr übers Meer flüchteten die ersten Christen, als auf dem Festlande Verfolgungen ausbrachen. Noch im dreizehnten Jahrhundert gab es auf der Insel nicht weniger als vierzehn Bisthümer, und jedes weist in der Regel auf einen heilig verehrten Gründer der ältesten Zeit zurück.

Nikosia, welche durch ihre Dome und Palasttrümmer fern im Orient an Alles erinnert, was bei uns im Mittelalter groß und ideal war, ist unter der Türkenherrschaft immer tiefer in Schmutz und Ruinen gesunken. Die einst so schöne Stadt, in welcher sich des Morgen- und Abendlandes Blüthe vereinigte, ist zerrüttet und entstellt wie ein edles Weib, in dessen blassen, abgehärmten Zügen noch immer zerrissene Spuren der einstigen Schönheit spielen wie ein trübes wehmüthiges Lächeln.

Die dritte nennenswerthe Stadt auf Cypern ist Limasol. Lehmsteinbauten herrschen auch hier, wie in allen türkischen Ortschaften vor. Lehm und Holz ist noch heutzutage der beliebte Baustoff dieses Volkes, einerlei, wo es sich angesiedelt hat. Die Stadt macht im Innern und Aeußern einen europäischen Eindruck, denn sie ist erst in neuerer Zeit aufgeblüht und zwar hauptsächlich — ein gutes Vorzeichen für Cypern — in Folge der vermehrten Ausfuhr des Kommendariaweines. Limasol hat jetzt etwa 6000 Einwohner, von denen ein Drittel, und zwar die ärmeren, Türken sind, während es unter den Griechen bereits mehrere wohlhabende Kaufleute giebt. Die Griechen besitzen hier eine höhere Schule mit 20 und eine Volksschule mit 100 Schülern; jedes halbe Jahr mehrt sich rasch die Schülerzahl. Obwohl Limasol ein deutsches Konsulat besitzt, so lassen sich doch nur selten deutsche Schiffe hier sehen, welchen die Ausfuhr von Wein sicherlich reichen Gewinn bringen würde.

Betrachtet man auf Cypern das Gemäuer an einem öffentlichen Gebäude, so wird man durch dessen Bestandtheile an entlegene Zeiten erinnert. Die Steine aus den phönizischen Bauten wurden verwendet zu griechischen, dann zu ägyptischen und römischen Tempeln, aus diesen zu christlichen Kirchen und arabischen Moscheen, später zu fränkischen Burgen und Domen, aus diesen zu türkischen Festungswerken und jetzt auch wieder zu neuen Christenkirchen. In den letzten Jahren schien Alles verschworen, den wenigen Alterthümern, die Cypern noch besitzt, rasch den Garaus

Digitized by Google

zu machen. Wo irgend gebaut wird, hier oder in Syrien, oder auch in Aegypten: Cypern liefert in seinen aus dem Alterthume stammenden Mauertrümmern Steinbrüche dafür. Gothische Dome, trotzige Ritterburgen, malerische Abteiruinen sind dagegen noch immer Cyperns Stolz.

Als die schlauen Venetianer die Insel zu Ende des Mittelalters unter ihre Herrschaft brachten, wurde sie wieder, was sie zur Zeit der Perser und Aegypter, der Römer und Byzantiner gewesen, Geldtruhe und Kornkammer eines fremden Volkes. Nach Abzug aller Unkosten lieferte Cypern einen Reinertrag von einer Million Goldthaler jährlich nach Venedig, und als der Sultan Aegypten erobert hatte, mußte die Insel außerdem für ihn noch jährlich einen Tribut von 800 000 Goldthalern aufbringen. Ueber die jetzigen Einkünfte der Insel lauten die Angaben höchst verschieden. Am zuverlässigsten mag noch folgende Tabelle sein:

Zehnten von allem Einkommen	7 000 000	Piaster,
Zehnten von Wakufländereien.....	400 000	»
Grundsteuer (Produktionszoll).....	5 000 000	»
Militärsteuer der Christen (Askerieh)....	550 000	»
Kopfgeld von Schafen	700 000	»
Wagesteuer bei Verkäufen	300 000	»
Zölle und Salinen	1 500 000	»
Zoll der Weinausfuhr insbesondere	1 000 000	»
Zoll der Seidenausfuhr insbesondere ...	200 000	»
Zahl der Fischeausfuhr insbesondere	20 000	»
zusammen	16 670 000	Piaster[1]).

Wahrlich, für eine so große Insel ein dürftiges Einkommen! Auffallen muß der geringe Ertrag von den Ländereien der Moscheen, Koransschulen und anderen milden Stiftungen, die auch in Cypern einen ansehnlichen Theil der Insel in sich fassen. Diese Wakufgüter stehen unter der Verwaltung der türkischen Geistlichkeit, und das Sprüchwort sagt: »Eher giebt des Todten Auge eine Thräne, als der Imam Geld«. Die verbuchte öffentliche Steuer ist bisher ziemlich vollständig zum Bosporus abgeflossen; die Verwaltungskosten der Insel haben nicht mehr als 2 bis 3 Millionen Piaster jährlich betragen. Für Straßen, Brücken und öffentliche Gebäude sind höchst winzige Beträge verwendet worden; auch das Militär hat in Cypern wenig Kosten verursacht, da bei dem schwächlichen Karakter der Bewohner eine geringe Besatzung genügt.

Der ganze Orient mit seinem rohen Staats- und Kriegswesen, seinem Grundgesetze der nackten Selbstsucht steckt noch im tiefsten Mittelalter: er zehrt von dessen Leistungen und Resten; aus eigenem Schooße keimt kein neues, eigenthümliches Leben mehr hervor. Jetzt, wo die Insel Großbritannien zugefallen ist, wird diese Herrscherin in allen Welttheilen zeigen müssen, daß sie Länder nicht nur zu Machtzwecken zu erwerben weiß, sondern es auch versteht, durch Hebung der Gewerbe- und Handelsverhältnisse der fruchtbaren Insel eine wichtige Kulturaufgabe zu erfüllen und Cypern der alten Blüthe wieder zuzuführen. Vieler Geld-, Geistes- und Körperkräfte wird es dazu nicht einmal bedürfen.

[1]) 1 Piaster gleich etwa 20 Pf.

Digitized by Google

II. Kleine Mittheilungen.

Straßenwagen und Velocipedes mit Dampfbetrieb waren auf der letzten Pariser allgemeinen Ausstellung in verschiedenen Mustern vertreten. Die Versuche zur Herstellung der ersteren Art von Fortbewegungsmaschinen sind bekanntlich beinahe ebenso alt, wie die Benutzung des Dampfes als bewegende Kraft überhaupt.

Die Ergebnisse aller dieser Versuche haben aber gezeigt, daß gerade die Herstellung eines brauchbaren Dampffuhrwerks für den gewöhnlichen Straßenverkehr mehr Schwierigkeiten bietet, als man bei den großartigen Mitteln und Erfolgen der Maschinentechnik anzunehmen geneigt ist.

Eine Ueberwindung aller dieser Schwierigkeiten ist, wie es scheint, wenigstens vom technischen Standpunkte aus, einem der Aussteller, Herrn Bollée, gelungen. Der von ihm konstruirte Wagen kann jede Art von Straßen befahren, läßt sich nach Belieben vorwärts und rückwärts lenken, weicht aus und macht Wendungen. Ueberdies kann die Führung des Wagens mit leichter Mühe bewirkt werden. Derselbe Wagen hat die Probe seiner Leistungsfähigkeit bereits praktisch abgelegt und verschiedene Strecken in einer Gesammtlänge von mehr als 6000 Kilometer befahren. Er ist ähnlich gebaut wie ein großer Jagdwagen und faßt bequem 10 Personen. Das Hauptverdienst des sinnreichen Mechanismus liegt in der sehr geschickten Anordnung der einzelnen Theile und der Uebertragungen der Bewegung. Die Dampfmaschine kann vom Führer des Wagens bedient und überwacht werden. Die Geschwindigkeit des Wagens ist eine sehr erhebliche, indem sie auf der Fahrbahn der gewöhnlichen Landstraße leicht bis auf 25 Kilometer in der Stunde gebracht werden kann.

Neben dem Jagdwagen hatte Herr Bollée eine Art von Viktoriawagen mit Dampfbetrieb ausgestellt. Bei diesem Wagen ist die Maschine hinten angebracht, um die Aussicht auf den Weg nicht zu versperren, hierbei ist aber zur Bedienung der Feuerung ein besonderer Heizer nothwendig.

Der Preis beider Gattungen von Dampfwagen beläuft sich auf 10000 bis 15000 Franken.

Eine jedenfalls sehr originelle Zusammensetzung ist das Dampf-Velocipede von Perreaux. Es ist dem genannten Erfinder gelungen, auf einem Velocipede einen Heerd, einen Kessel und die Maschine zur Erzeugung und Uebertragung der bewegenden Kraft anzubringen.

Der Dampferzeuger, der Heerd und der Motor sind wie der Mantelsack eines Reiters hinter dem Sattel des Velocipedes angebracht. Ketten oder Riemen übertragen die Bewegung des Motors auf die Räder. Alles dieses ist klein, sehr zusammengedrängt und gut erdacht. Der Kessel, ein kleiner Cylinder mit Siederöhren, faßt drei Liter Wasser; zwei seitwärts davon angebrachte Recipienten enthalten einen hinreichenden Vorrath für einen Weg von 2 bis 3 Stunden. Der Kolben der Maschine hat 22 mm Durchmesser und 80 mm Hub. Es ist ein Spielzeug, und doch giebt die Maschine unter einem Drucke von $3\frac{1}{2}$ Atmosphären 4 Kilogrammeter aus; eine vollständig ausreichende Kraft, um das Velocipede mit einer Schnelligkeit von 25 bis 30 km in der Stunde laufen zu machen.

Der Heerd, welcher den Kessel heizt, besteht in einem kleinen Gasometer, der mit Holzgeist gespeist wird. Der Alkoholdampf entströmt durch Löcher und giebt

Digitized by Google

eine Flamme von großer Heizkraft. Man zündet dieses Feuer nach Belieben an, und in wenigen Minuten ist der Kessel unter Druck. Das Ausströmen des Alkoholdampfes und in Folge dessen die Hitze des Feuers lassen sich reguliren. Der Kessel ist äußerlich mit zwei schneckenförmigen Röhren ausgerüstet, so daß der hervorgebrachte Wasserdampf unaufhörlich in diesem unmittelbar dem Feuer ausgesetzten Netze cirkulirt, ehe er in die bewegende Maschine eindringt. Der Dampf ist überhitzt und führt daher kein Wasser mit sich; die hervorgebrachte Hitze wird bei diesem System sehr gut nutzbar gemacht. Bei einer Geschwindigkeit von 30 km in der Stunde verbraucht die Maschine für 2 bis 2½ Franken Alkohol. Diese Kosten werden aber dadurch in etwas ausgeglichen, daß der Dampf ohne jede Vorheizung hergestellt werden kann.

III. Zeitschriften-Ueberschau.

1) **Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten. Nr. 21. Berlin, 23. Mai 1879.

Ueber die Umarbeitung der Briefsendungen durch die Schaffner-Bahnposten. — Ueber die zweckdienliche Behandlung der Entwürfe zu neuen Post- und Telegraphengebäuden. — Zur Frage der gesetzlichen Regelung des Eisenbahn-Gütertarifwesens. — Personalnachrichten. — Fürst Bismarck über die Besteuerung der Beamten. — Betriebswesen. — Kleine Mittheilungen. — Korrespondenzen. — Vermischtes. — Redaktionsschalter.

2) **Das Ausland.** Ueberschau der neuesten Forschungen auf dem Gebiete der Natur-, Erd- und Völkerkunde. Von Fr. v. Hellwald. Stuttgart, 19. Mai 1879. Nr. 20.

Die Landseen Italiens und die norwegischen Fjorde. I. — Aus Neu-Oesterreich. — Das Propagationsgesetz in der Thierwelt. Von Prof. Dr. E. Nagel. — Die Höhenregionen in pflanzengeographischer Hinsicht. — Vom Büchertisch. — Wie der Stockfisch in Amerika zubereitet wird. — Zur Entdeckung der Seele. — Bananenzucht in Kalifornien.

3) **Telegraphic Journal.** May 15.

The Electric Light. — Muirhead's Duplex System, by A. Muirhead. — The Cantor Lectures. W. H. Preece. — Stearns' Submarine Cable Duplex System. — A New Electrical Marvel. — The Soirée of the Royal Society. — Edison's Electric Candle. — The Electric Light at the Albert Hall. — On Electric Lighting, by Dr. John Hopkinson. — Notes. — Proceedings of Societies. — General Science: »Engines for Working Electric Light Machines«. — City Notes.

4) **Telegraphisches in verschiedenen Zeitschriften.**

Zeitschrift für angewandte Elektrizitätslehre. Nr. 3.

Jamin's Untersuchungen über den Volta'schen Lichtbogen. Von Alfred Niaudet. — Maschine zur Erzeugung von intermittirenden gleichgerichteten oder intermittirenden Wechselströmen in einem oder in mehreren Stromkreisen durch Bewegung von Drahtspulen in magnetischen Feldern. Von Siemens und Halske in Berlin. — Abänderung an Telephonen und Ruf-Apparaten mit magnetischer Gleichgewichtslage der schwingenden Theile. Von Siemens und Halske in Berlin. — Bericht über den Egger'schen elektromagnetischen Motor.

Herausgegeben im Auftrage der Kaiserlichen Post- und Telegraphenverwaltung.

Berlin, gedruckt in der vormaligen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (unter Reichsverwaltung).

Digitized by Google

Archiv für Post und Telegraphie.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

№ 11. Berlin, Juni. 1879.

Inhalt: I. Aktenstücke und Aufsätze: 44. Der Weihnachts-Postverkehr des Jahres 1878. — 45. Der Telegraph im Feuer. — 46. Das Telegraphenwesen in Griechenland. — 47. Die Gotthardbahn.

II. Kleine Mittheilungen: Postberichte aus der Zeit des Heiligen Römischen Reiches. — Anwendung des Heliographen in neuerer Zeit. — Schnelligkeit der Zeichengebung mittels des Typendruckapparates von Hughes.

III. Zeitschriften-Ueberschau.

I. Aktenstücke und Aufsätze.

44. Der Weihnachts-Postverkehr des Jahres 1878.

Von Herrn Ober-Postrath Wittko in Berlin.

Alljährlich in der zweiten Hälfte des Monats Dezember tritt für die deutsche Post eine besonders mühe- und arbeitsvolle Zeit ein: die Zeit des heiligen Weihnachtsfestes, wo durch das ganze Land Alt und Jung, Reich und Arm, getreu der uralten deutschen Sitte, darauf bedacht ist, die Lieben nah und fern durch eine Gabe, ein Angebinde als Zeichen freundlichen Gedenkens zu erfreuen, und wo in Folge dessen der Packetverkehr bei der Post eine über das gewöhnliche Maß weit hinausgehende Steigerung erfährt.

Diese Steigerung ist von solcher Bedeutung, daß, wenn sie einmal unerwartet außer der Zeit einträte, dadurch das mit so sicherer Kunst zusammengefügte Getriebe der Post vorübergehend wohl ins Schwanken gebracht, die ordnungsmäßige Abwickelung der Geschäfte wohl in Frage gestellt werden könnte. Der in regelmäßiger Wiederkehr zur bestimmten Zeit — man könnte fast sagen, zur bestimmten Stunde — sich einstellende, im Allgemeinen sogar seinem Umfange nach vorher zu berechnende Weihnachts-Päckereiverkehr ist aber für die Post kein Schreckgespenst und vermag die Ordnung ihres Betriebes nicht zu erschüttern. Allerdings bedarf es zu seiner Bewältigung der umfassendsten Vorbereitungen nach verschiedenen Richtungen, der Aufwendung erheblicher außergewöhnlicher Kosten, und schließlich des freudigen

Digitized by Google

Einsetzens der vollen Kraft, der ganzen Umsicht und Willfährigkeit seitens des gesammten Personals von den Vorstehern bis zum Packetträger und Hülfsboten.

Mit den Vorbereitungen muß zum Theil schon sehr frühzeitig begonnen werden. Dies gilt vor Allem von den zwischen den verschiedenen Ober-Postdirectionen unter einander bz. mit den betreffenden Eisenbahnverwaltungen zu treffenden Vereinbarungen wegen anderweiter Benutzung der Bahnzüge während der Weihnachtszeit. Wollte man den von der Post für gewöhnlich zu Päckereisendungen benutzten Eisenbahnzügen auch die gesammten Weihnachtspäckereien zuführen, so würden diese Züge dadurch zum Nachtheil sowohl des Eisenbahn- als des Postbetriebes übermäßig belastet werden; insbesondere würde die ordnungsmäßige unverzögerte Beförderung der Briefpost- sowie der Geld- und Werthsendungen gefährdet sein. Deshalb ist es nothwendig, den Päckereiverkehr zur Weihnachtszeit von jenen regelmäßigen Postzügen thunlichst abzulenken und dagegen in ausgiebigem Maße von der Beförderung der Päckereien mit sonst überhaupt nicht oder doch nur in beschränktem Umfange benutzten Zügen — namentlich mit Güterzügen — Gebrauch zu machen. Zum Zwecke der dieserhalb zu erzielenden Verständigung treten meist bald nach dem 15. Oktober, dem Tage des Inkrafttretens der Eisenbahn-Winterfahrpläne, die Vorsteher der untereinander in nachbarlicher Verbindung stehenden Bahnpostämter als Beauftragte der betreffenden Ober-Postdirectionen an bestimmten Orten zusammen. Die hier auf Grund praktischer Erfahrung getroffenen Verabredungen gelangen an die vorgesetzten Ober-Postdirectionen, welchen nunmehr neben der Prüfung jener Vorschläge mit Rücksicht auf die allgemeinen postalischen Interessen die Verständigung mit den sonst betheiligten Ober-Postdirectionen und namentlich die Vereinbarung mit den Eisenbahnverwaltungen über die außergewöhnliche Benutzung von Zügen, über die Verwendung der Wagen u. s. w. obliegt. Diese Verhandlungen zusammen sind so umfassend und zeitraubend, daß in der Regel die erforderlichen Benachrichtigungen an die Postanstalten ungeachtet aller Beschleunigung erst kurze Zeit vor dem Beginne des Weihnachts-Packetverkehrs fertig gestellt werden können.

Auf Anordnung der obersten Postbehörde werden die eben gedachten Benachrichtigungen allgemein in tabellarischer Form hergestellt. Dieselben dürfen nicht etwa nur eine Ergänzung der für den gewöhnlichen Verkehr getroffenen Anordnungen über die Gestaltung des Beförderungsdienstes auf den betreffenden Eisenbahnstrecken bilden; vielmehr treten diese letzteren Bestimmungen für die Weihnachtszeit, um Irrungen zu verhüten, völlig außer Kraft, und die dafür in Gebrauch zu nehmenden Tabellen müssen daher für ihren Geltungsbereich einen vollständigen Ueberblick über die Gesammtheit des Beförderungsdienstes bieten. Aus denselben muß im Einzelnen zu ersehen sein, welche Züge überhaupt zur Postbeförderung zu benutzen sind, welche Arten von Sendungen mit den einzelnen Zügen befördert werden dürfen, wie die Begleitung geregelt, und in welcher Weise bei den Päckereizügen die Ladung auf die Hauptwagen und auf die an bestimmten Tagen regelmäßig einzustellenden Beiwagen zu vertheilen ist. Auf eine recht sorgfältige und genaue Ausarbeitung gerade dieser letzteren Anordnungen ist ganz besonderer Werth zu legen, da von ihrer richtigen Ausführung die Aufrechterhaltung der Ordnung im Betriebe, sowie ferner die ausgiebige Ausnutzung der gestellten Beförderungsmittel und damit die Verhütung unnöthiger Ausgaben für sonst in weiterem Umfange heranzuziehende Aushülfstransportmittel wesentlich abhängt. Daß unter solchen Umständen die mehrgedachten tabellarischen Zusammenstellungen der Bestimmungen

Digitized by Google

über den Weihnachts-Postbeförderungsdienst auf den Eisenbahnen einen ganz erheblichen Umfang erreichen müssen, liegt auf der Hand. Die Sammlung dieser Tabellen, welche in je einem Exemplar an das Kursbüreau des General-Postamts eingesandt werden, bildet für jedes Jahr einen stattlichen Aktenband.

Unmittelbar an die Festsetzungen über die Benutzung der Eisenbahnzüge schließen sich die Vorbereitungen für die Einrichtung der sogenannten Weihnachts-Packetsammelstellen an. Zur Verständigung über den Zweck dieser erst in neuerer Zeit getroffenen Einrichtung Folgendes. Bekanntlich wird zu Zeiten des gewöhnlichen Betriebes im Verkehr der Bahnposten untereinander in umfassendem Maße von unmittelbaren Packetübergängen Gebrauch gemacht; d. h. es werden von den Bahnposten die ihnen zugehenden, zur Weitersendung auf anschließende Eisenbahnlinien bestimmten Päckereien je nach den Kursen von einander getrennt gehalten und am Uebergangspunkte der anschließenden Bahnpost mittels directen Uebergangszettels derart überwiesen, daß diese Päckereien für die am Orte befindliche Postanstalt nicht als Eingang gelten, der letzteren vielmehr nur die Ueberführung des geschlossenen Ueberganges von einem Bahnpostwagen zu dem anderen obliegt. Dadurch wird die unverzögerte Weitersendung der Päckereien und die Freihaltung der Packkammern an den Uebergangsorten von größeren Packetmassen erreicht; dieses Verfahren ist unter gewöhnlichen Betriebsverhältnissen sehr wohl ausführbar, da sowohl der vorhandene Raum in den Bahnpostwagen als auch die Geschultheit der Bahnpostschaffner die richtige Handhabung des Sortirgeschäfts hinlänglich gesichert erscheinen lassen. Zur Weihnachtszeit hat sich dagegen die unbeschränkte Beibehaltung der unmittelbaren Packetübergänge entschieden als nachtheilig für den Dienst erwiesen. Die Eisenbahnwagen waren zum großen Theil mit Packeten so überfüllt, daß ein ordnungsmäßiges Sortiren nicht durchführbar schien; den aushülfsweise herangezogenen Begleitern der Beiwagen ging häufig die erforderliche Kenntniß der Leitungsvorschriften ab, sie wurden durch die Ueberzahl der Packete verwirrt: die Folgen davon waren einerseits Fehlleitungen, Verschleppungen und Ueberfluthungen solcher Ortspackkammern, bei welchen man auf einen so großen Packetandrang nicht vorbereitet war; andererseits eine über das richtige Maß gesteigerte Einstellung außerordentlicher Beiwagen, hauptsächlich für den Verkehr zwischen bestimmten größeren Orten, für deren volle Befrachtung es dann häufig an den genügenden Mengen fehlte. Um diesen Uebelständen abzuhelfen, ist die Postverwaltung seit einigen Jahren dazu übergegangen, zur Weihnachtszeit an bedeutenderen Eisenbahnkreuzungspunkten unmittelbare Packetübergänge nur noch insoweit auswechseln zu lassen, als deren ordnungsmäßige Fertigstellung nach den Betriebsverhältnissen der betreffenden Bahnposten unbedingt als gesichert erachtet werden kann, wogegen die sehr große Zahl der übrigen zur Weitersendung bestimmten Päckereien unsortirt den auf den Bahnhöfen für diesen Zweck besonders errichteten Weihnachtssammelstellen zugeführt wird, welchen nunmehr das Sortirgeschäft und die Absendung der Transitpäckereien in größerem Maßstabe obliegt. Diese Einrichtung hat sich als durchaus zweckmäßig erwiesen: die richtige Leitung der Päckereien ist eine weit gesichertere als früher, die Vertheilung der Ladungen auf die Haupt- und Beiwagen erfolgt von den Sammelstellen aus mit größerer Sachkenntniß, der Zu- und Abfluß der Massen ist ein geregelter, die Dienstverrichtungen der Beiwagenbegleiter gestalten sich meist einfacher, auf die Ausnutzung der Beförderungsmittel wird mehr Bedacht genommen. Um die schnellere Bewältigung der Massen zu ermöglichen, ist nachgegeben worden, daß

Digitized by Google

bei den Sammelstellen die Packete nicht einzeln in Ein- und Abgangsverzeichnisse eingetragen, vielmehr die Zu- und Abgänge nur summarisch der Stückzahl nach vermerkt werden.

Nach erfolgter Feststellung, an welchen Orten solche Sammelstellen zweckmäßig einzurichten sind, handelt es sich hauptsächlich um die Beschaffung der für dieselben erforderlichen umfassenden Räumlichkeiten. Dies wird, soweit als thunlich, durch leih- oder miethsweise Ingebrauchnahme verfügbarer Schuppen, Güterböden oder sonstiger auf den Bahnhöfen oder in deren Nähe passend gelegener Gebäulichkeiten erreicht; vielfach gestaltet sich aber auch die Sachlage nicht so günstig, und es bleibt dann nur die unverweilte Errichtung besonderer Schuppen für die Sammelstellen übrig, wodurch natürlich erhebliche Kosten erwachsen.

An diese vorbereitenden Einrichtungen schließt sich dann ferner die Sorge für die rechtzeitige Instandsetzung des gesammten Wagenparks (Eisenbahnpostwagen, Güterpost- und Packetbestellwagen, Perronwagen) und für die Bereitstellung der erforderlichen Aushülfsbeförderungsmittel; die Bestimmung über die an größeren Orten in erweitertem Maße herzustellenden Verbindungen zwischen den verschiedenen Ortspostanstalten und den Bahnhöfen untereinander und die Sicherstellung der ordnungsmäßigen Handhabung des mit besonderen Schwierigkeiten verbundenen Packetbestellungsdienstes; die Regelung hinsichtlich der auf vielen Landpostkursen einzustellenden außerordentlichen Packetversandte; endlich die Festsetzung des Bedarfs an Aushülfskräften im Beamten- und Unterbeamtendienste und die Ausarbeitung der Geschäftspläne und Dienstanweisungen für das Aushülfspersonal.

Der Kostenaufwand für die vorstehend bezeichneten besonderen Einrichtungen ist, für das ganze Reichs-Postgebiet in eine Summe gefaßt, ein recht beträchtlicher und nimmt einen namhaften Theil der aus dem Weihnachtsverkehr erwachsenden Porto-Mehreinnahme vorweg. In früheren Jahren mögen sogar die Mehreinnahmen durch die Mehrausgaben beinahe gänzlich verzehrt worden sein. Wenigstens galt dies in der Postwelt gewissermaßen als geschichtliche Ueberlieferung, und Thatsache ist, daß mit der von Jahr zu Jahr stattfindenden Steigerung des Weihnachtsverkehrs in gleichem Maße auch die besonderen Vorkehrungen zur Bewältigung desselben an Umfang und Kostspieligkeit zunahmen. Es lag das in der Natur der Dinge. Denn so lange bei der unabläßigen Vervollständigung des auf den größeren Verkehr berechneten Eisenbahnnetzes die Leitung der Päckereien einem umfassenden, häufig und in schneller Aufeinanderfolge eintretenden Wechsel unterlag, war es schlechterdings unmöglich, für einen auf wenige Tage in ungewöhnlichem Maße sich anhäufenden Verkehr an bestimmten Orten und für bestimmte Strecken in Bezug auf die Zahl und die Art der Beförderungsmittel u. s. w. im Voraus unter gleichmäßiger Wahrung des Betriebs- und Kassenintereſses durchweg zutreffende Anordnungen zu erlassen, und in der Besorgniß, durch Einschränkungen die ordnungsmäßige Abwickelung des Weihnachtsverkehrs zu gefährden, that man an manchen Stellen leicht zu viel des Guten. Erst nachdem mit dem weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes die Leitung der Päckereien eine größere Stetigkeit erlangt hat, ist es namentlich seit der Mitte der siebziger Jahre auf die nachdrückliche Anregung der obersten Postbehörde hin gelungen, eine Wandelung in der Weise zu schaffen, daß ungeachtet der stetigen Steigerung des Weihnachtsverkehrs und ohne Schädigung des Betriebes nicht nur eine Vermehrung der besonderen Ausgaben vermieden, sondern selbst eine namhafte Verminderung derselben erreicht worden ist,

Digitized by Google

so daß gegenwärtig das Verhältniß zwischen den Einnahmen und Ausgaben der Weihnachtszeit, wie unten durch Zahlen näher dargethan werden wird, als ein für die Verwaltung günstiges bezeichnet werden kann. Dieses Ergebniß ist hauptsächlich ermöglicht worden durch die auf das wirklich nothwendige Maß zurückgeführte Benutzung außergewöhnlicher Beförderungsmittel auf den Eisenbahnen, sodann durch Einschränkungen in der Zahl der Bahnhofsfahrten und in der Heranziehung von Aushülfskräften im Beamten- und Unterbeamtendienste. Während man früher die besonderen Einrichtungen für den Weihnachtsverkehr zum großen Theil bereits am 17., spätestens aber am 18. Dezember ins Leben treten ließ und bis zum 26. Dezember beibehielt, gilt jetzt als genau zu befolgender Grundsatz, daß jene Einrichtungen, wo nicht ganz ungewöhnliche Verhältnisse ein Anderes erfordern, auf die Tage vom 19. bis spätestens 25. Dezember zu beschränken sind. Diese von der obersten Postbehörde erlassene Bestimmung hat sich mit den Anforderungen des Betriebes als völlig vereinbar erwiesen.

Der Weihnachts-Postverkehr des Jahres 1878 hat sich nach den übereinstimmenden Angaben sämmtlicher betheiligter Stellen in befriedigendster Weise abgewickelt. Hierzu hat, was nicht verschwiegen werden soll, neben den sachgemäßen Einrichtungen der Verwaltung, auch das Publikum insofern beigetragen, als allgemein gegen früher hinsichtlich der Verpackung der Packete und in der Beschaffenheit, Befestigung und Deutlichkeit der Aufschriften eine wesentliche Wendung zum Besseren wahrgenommen worden ist, was natürlich dem Betriebe sehr zu Statten kam. (Es bliebe nur zu wünschen, daß endlich auch die seitens der Verwaltung alljährlich an das Publikum ergehende dringliche Mahnung, mit der Auflieferung der Weihnachtspackete frühzeitiger zu beginnen, sich noch mehr wirksam erwiese, als dies bisher geschehen ist.) In noch höherem Grade hatte die Postverwaltung während des letztverflossenen Weihnachtsverkehrs Ursache, dem Himmel für die außerordentlich günstige trockene und milde Witterung dankbar zu sein, die keinen Eisenbahnzug am rechtzeitigen Eintreffen auf den Stationen, keine der vielen Landposten in den Gebirgen an pünktlicher Ankunft, keinen Packetbestellwagen am rüstigen Durcheilen der Straßen der Großstädte hinderte. Jeder Postbeamte weiß, was das zu sagen hat, und daß der schlimmste Feind der Weihnachtsposten ein recht ausgiebiger Schneefall ist, der wie ein Hemmschuh auf alle Bewegungen wirkt, der Mühen und Kosten verdoppelt und verdreifacht.

In den Tagen vom 19. bis 25. Dezember 1878 sind bei den Reichs-Postanstalten insgesammt eingegangen 2 402 211 Packete. Stellt man dieser Ziffer die auf den entsprechenden Abschnitt des vorangegangenen Monats, also auf die Zeit vom 19. bis 25. November entfallende Packetzahl mit 1 166 819 (welche Zahl annähernd dem für das Jahr 1878 auf den Zeitraum einer Woche sich ergebenden Durchschnittsverkehr entspricht) gegenüber, so ergiebt sich die Zahl von 1 235 362 Packeten als die durch den Weihnachtsverkehr veranlaßte Steigerung, oder mit anderen Worten, der Packetverkehr der Weihnachtswoche hat den Verkehr der entsprechenden Novemberwoche um 105,87 Prozent, mithin um mehr als das Doppelte überstiegen. In der dazwischen liegenden Zeit war der Verkehr allerdings auch schon stufenweise gestiegen (in der Woche vom 5. bis 11. Dezember insgesammt 1 258 270 Stück, vom 12. bis 18. Dezember 1 520 153; mithin gegen die vorgedachte Novemberwoche Steigerungen von 7,9 und bz. 30,3 Prozent); dessenungeachtet war es, abgesehen von dem an manchen Stellen hervorgetretenen Bedürfnisse vermehrter

Digitized by Google

Einstellung von Beiwagen bei den Bahnposten, im Allgemeinen gelungen, den Dienst ohne Zuhülfenahme besonderer Einrichtungen ordnungsmäßig fortzuführen. — Im Jahre 1876 hatte die Verkehrssteigerung der Weihnachtswoche gegen die Zeit vom 19. bis 25. November 97,24 Prozent, im Jahre 1877 dagegen 110,94 Prozent betragen. In dem Umfange des Weihnachts-Päckereiverkehrs selbst weist das Jahr 1878 gegen 1876 (insgesammt 2 035 186 Stücke) eine Zunahme um 18 Prozent auf. — Nicht ohne Interesse ist die Thatsache, daß der Grad der Steigerung des Packetverkehrs zur Weihnachtszeit je nach den verschiedenen Bezirken des Reichs-Postgebiets sehr erhebliche Abweichungen wahrnehmen läßt. Am geringsten ist die Zunahme in den westlichen Gebieten, namentlich in den Bezirken der preußischen Rheinprovinz (im Ober-Postdirections-Bezirk Aachen 40,0, Cöln 45,6, Münster 46,7, Trier 62,5, Düsseldorf 63,0, sodann Constanz 82,4, Arnsberg 90,6, Darmstadt 95,5 Prozent Zunahme gegen die mehrgedachte Novemberwoche). Gegen die Mitte des Reichs-Postgebiets hin wird die Zunahme, besonders in den nördlicheren Bezirken, immer stärker (Erfurt 103,6, Dresden 117,5, Hannover 132,8, Kiel 133,0, Potsdam 140,6, Frankfurt a. d. O. 141,6, Cöslin 137,1 Prozent), bis sie in den Bezirken Stettin mit 168,7 Prozent und Schwerin mit 190,5 Prozent ihren Gipfelpunkt erreicht. Von da ab tritt dann nach Osten wiederum ein erheblicher Rückgang ein (Bromberg nur 101,7, Breslau 97,2, Oppeln 103,8, Danzig 93,1, Königsberg 97,3, Gumbinnen 100,7 Prozent Zunahme). Für Berlin stellt sich die Zunahme auf 110,8 Prozent.

In Absicht auf die Heranziehung außerordentlicher Beförderungsmittel auf Eisenbahnen ist in der Weihnachtszeit 1878 unter sorgsamer Abwägung des auf Grund der Erfahrungen aus den Vorjahren im Voraus zu berechnenden wirklichen Bedürfnisses gewissenhafte Einschränkung geübt worden. In welchem Maße die hierauf gerichteten Bemühungen von Erfolg gekrönt gewesen sind, geht aus der Thatsache hervor, daß im Jahre 1878, ungeachtet der oben nachgewiesenen Steigerung des Weihnachtsverkehrs gegen 1876 um 18 Prozent, die außergewöhnlichen Kosten im Eisenbahnbeförderungsdienste nur 69,1 Prozent der gleichartigen Ausgaben für 1876 betragen haben. Immerhin erreichen diese Kosten auch für 1878 noch die ansehnliche Höhe von 108 251 *M.*, für 1876 156 626 *M.* Es ist indessen nicht anzunehmen, daß für die Folge noch eine weitere neunenswerthe Herabminderung jenes Aufwandes zu ermöglichen sein wird; vielmehr drängt sich bei eingehender Prüfung der von den Ober-Postdirectionen an die oberste Postbehörde eingesandten Nachweisungen über die Gestaltung des Eisenbahnbeförderungsdienstes um Weihnachten 1878 die Ueberzeugung auf, daß, abgesehen von vereinzelten, ihrer Bedeutung nach kaum in Anschlag zu bringenden Fällen, — welche gleichwohl zum Gegenstande von Rückfragen gemacht worden sind — die Ausnutzung der gestellten Transportmittel die denkbar ausgiebigste gewesen ist, und daß weitere Einschränkungen die Ordnung des Betriebes gefährden würden.

Von den verschiedenartigen besonderen Kosten für den Eisenbahnbeförderungsdienst haben diejenigen für die Benutzung von Postextrazügen die erheblichste Herabminderung erfahren. Früher wurde von diesem kostspieligen Beförderungsmittel zur Weihnachtszeit in ziemlich ausgedehntem Maße Gebrauch gemacht; es kursirten Postextrazüge auf der preußischen Ostbahn zwischen Berlin und Insterburg über Thorn und zwischen Schneidemühl und Eydtkuhnen, ferner zwischen Berlin und Breslau, zwischen Deutz und Minden über Oberhausen, zwischen Deutz und Soest

Digitized by Google

über Hagen. Der nachdrücklichen Einwirkung der obersten Postbehörde ist es zu verdanken, daß vom Jahre 1876 ab die Extrazüge auf der Ostbahn, sowie zwischen Berlin und Breslau auf der Strecke Berlin-Sommerfeld aufgegeben werden konnten. Für die noch verbleibenden Extrazüge auf der Niederschlesisch-Märkischen bz. auf der Cöln-Mindener und auf der Bergisch-Märkischen Bahn wurden in diesem Jahre noch 34 226 *M.* verausgabt. Im Jahre 1877 wurden in Folge anderweiter zweckmäßiger Einrichtungen auch die Extrazüge Sommerfeld-Breslau und Deutz-Minden entbehrlich, und 1878 ist es gelungen, den nunmehr allein noch übrigen Extrazug auf der Bergisch-Märkischen Bahn auf die Strecke Deutz-Hagen zu beschränken. Die Kosten für diesen Zug haben 3166 *M.* betragen. Derselbe kursirte vom 20. bis 24. Dezember täglich einmal hin- und herwärts und zwar in der Richtung von Deutz täglich mit 8 Wagen (Gesammtladung 28 786 Stück, mithin im Durchschnitt 5757 Stück auf den Tag, auf jeden Wagen durchschnittlich 719 Stück, stärkste Befrachtung am 22. Dezember mit 7248 Stück); dagegen in der Richtung nach Deutz täglich mit 5 Wagen (Gesammtladung 21 630 Stück, mithin im Durchschnitt 4 326 Stück auf den Tag, auf jeden Wagen durchschnittlich 865 Stück, stärkste Befrachtung 23. Dezember mit 4834 Stück). Außerdem sind in den Tagen vom 19. bis 25. Dezember auf der Strecke Deutz (Remscheid)-Hagen-Dortmund mit Personenzügen in der Richtung von Deutz noch 35 214, in der Richtung von Dortmund 29 992 Poststücke befördert worden. Mithin Gesammt-Packetverkehr auf dieser Strecke 115 622 Stück.

Auf der Strecke Cöln-Hannover muß seit dem Wegfall des Postextrazuges zwischen Deutz und Minden zur Weihnachtszeit behufs Bewältigung des Verkehrs selbstverständlich in sehr ausgedehntem Maße von den sonst sich darbietenden, ihrer verhältnißmäßigen Billigkeit wegen an sich vorzuziehenden Aushülfsmitteln — vermehrte Benutzung planmäßiger Züge und vermehrte Einstellung von Beiwagen in regelmäßig benutzten Zügen — Gebrauch gemacht werden. Vom 19. bis 25. Dezember 1878 sind auf dieser Strecke zur Päckereibeförderung in der Richtung von Cöln bei sechs Personen- bz. Lokalzügen täglich 6 Haupt- und 10 bis 11 Beiwagen, in der Richtung von Hannover bei sieben Zügen täglich 7 Haupt- und 15 bis 16 Beiwagen verwendet worden. Mit diesen Transportmitteln haben in der Richtung von Cöln 96 752, in der Richtung von Hannover 116 456 Stücke Beförderung gefunden; mithin Gesammtverkehr auf dieser Strecke 213 208, im Durchschnitt auf den Tag 30 458 Stück.

Auf der Linie Berlin-Breslau hat seit Wegfall des Weihnachts-Extrazuges in umfassendem Maße zur Benutzung von Güter- und sogar von Kohlenzügen übergegangen werden müssen. Es sind daselbst vom 19. bis 25. Dezember 1878 in täglich 19 Haupt- und 17 Beiwagen insgesammt 202 344, mithin im Durchschnitt auf den Tag 28 906 Stück befördert worden (durchschnittliche Ladung für jeden Wagen 803 Stück). Von Interesse ist die Wahrnehmung, daß auf dieser Linie der Verkehr 1878 gegen die Weihnachtszeit von 1877 eine ganz erhebliche, über das Durchschnittsmaß weit hinausgehende Steigerung in Folge der billigeren Portosätze für Sendungen nach Oesterreich-Ungarn erfahren hat. — Einen ähnlichen Verkehrsumfang weisen die dem Bahnpostamte 18 unterstellten Linien Berlin-Dirschau und Schneidemühl-Thorn auf: hier sind in dem betreffenden siebentägigen Zeitraum insgesammt in 86 Haupt- und 121 Beiwagen 194 532 Stück zu befördern gewesen. Das macht auf jeden Tag 27 790, auf jeden Wagen 940 Stück.

Digitized by Google

Am großartigsten gestaltet sich der Verkehr auf der dem Bahnpostamte 2 zugehörigen Linie Berlin-Leipzig-Eisenach: nämlich insgesammt 293 870, mithin auf den Tag 41 981 Stück. Zur Fortschaffung dieser Massen sind zusammen 98 Haupt- und 271 Beiwagen, mithin auf den Tag 53 Wagen erforderlich gewesen. Durchschnittsbefrachtung der einzelnen Wagen 793 Stück.

An Kosten für die vermehrte Benutzung planmäßiger Eisenbahnzüge und für die Einstellung von Beiwagen in regelmäßig benutzten Zügen sind Weihnachten 1878 84 102 *M.* aufgewendet worden. Diese Summe bleibt hinter dem betreffenden Aufwande für das Jahr 1876 um den Betrag von 8442 *M.* zurück.

Um einen ordnungsmäßigen Betrieb in den Bahnposten aufrecht zu halten, ist ziemlich allgemein dafür Sorge getragen, daß zur Weihnachtszeit als Beiwagenbegleiter, soweit diese auch unterwegs in ausgedehnterem Umfange mit der Ausgabe und Annahme von Päckereien Befassung haben, geschulte Unterbeamte — sei es der Bahnpostämter oder der Ortspostanstalten — herangezogen werden. Wo dies nicht thunlich ist und deshalb wohl oder übel zur Beiwagenbegleitung ungeschultes Aushülfspersonal verwendet werden muß, sucht man sich dadurch zu helfen, daß am Anfangspunkte die Ladung innerhalb des Beiwagens, genau sortirt und durch entsprechende Vermerke an den Wagenwänden nach den Auslieferungspunkten von einander geschieden, dem Begleiter übergeben werden, und daß unterwegs ab und zu einer der Schaffner des Hauptwagens in den Beiwagen übertritt, um dem Begleiter beim Sortiren der inzwischen hinzugekommenen Ladung behülflich zu sein. Durch diese Maßnahmen, in Verbindung mit der oben angeführten Einrichtung der Weihnachts-Sammelstellen, ist die Zahl der Fehlleitungen und Verschleppungen gegen früher erheblich vermindert worden; auch in dieser Beziehung ist gerade für das Jahr 1878 ein sehr erfreulicher Fortschritt zu verzeichnen. — Die Ausgabe für außergewöhnliches Begleitpersonal im Eisenbahndienste hat sich für Weihnachten 1878 auf 20 983 *M.* belaufen; gegenüber der gleichartigen Ausgabe für 1876 ergiebt dies einen Minderbetrag von 8873 *M.*

Was nun die Weihnachts-Sammelstellen betrifft, so sind solche im Jahre 1878 an den nachbenannten 43 Orten errichtet gewesen: Insterburg, Königsberg in Pr., Kreuz a. d. Ostbahn, Lissa, Stettin, Angermünde, Frankfurt a. d. Oder, Guben, Kohlfurt, Glogau, Breslau, Berlin, Dresden, Zittau, Leipzig, Halle a. d. Saale, Magdeburg, Stendal, Wittenberge, Hagenow, Bahnhof; Neubrandenburg, Flensburg, Hamburg, Harburg, Hannover, Bremen, Münster, Minden, Dortmund, Hagen, Hamm, Soest, Cassel, Eisenach, Gießen, Düsseldorf, Elberfeld, Oberhausen, Cöln-Deutz, Bingerbrück, Mainz, Heidelberg und Straßburg i. Els. An einigen dieser Orte bestanden, mit Rücksicht auf die Lage der verschiedenen Bahnhöfe, mehrere Sammelstellen: so in Berlin 9 (je eine auf jedem Bahnhofe), in Leipzig 4 (auf dem Bayerischen, dem Dresdener, dem Thüringischen, dem Magdeburger Bahnhofe), in Cöln-Deutz 3 (auf dem Centralbahnhofe in Cöln, dem Cöln-Mindener und dem Bergisch-Märkischen Bahnhofe in Deutz), in Breslau 2 (auf dem Oberschlesischen Bahnhofe und in der städtischen Turnhalle), in Hamburg 2 (auf dem Berliner und dem Venloer Bahnhofe).

Von allen Sammelstellen war die bedeutendste diejenige in Hannover, woselbst die Packetposten von sieben Richtungen — von Berlin, Hamburg, Bremen, Cöln, Altenbeken, Frankfurt a. Main, Magdeburg — an einer Stelle zusammenströmten: die Zahl der daselbst in den Tagen vom 19. bis 25. Dezember 1878 zur Bearbei-

Digitized by Google

tung gelangten Durchgangspäckereien belief sich auf 190 367 (am 22. Dezember, dem Tage des stärksten Durchgangsverkehrs, allein 36 569 Stück). Zur räumlichen Unterbringung dieser ungeheuren Mengen waren auf dem provisorischen Staatsbahnhofe aushülfsweise zwei Bretterschuppen errichtet, und zwar der eine mit einem Flächeninhalt von 278 qm im unmittelbaren Anschluß an den für gewöhnlich als Durchgangs-Packkammer benutzten an sich schon recht ansehnlichen Raum, der andere wenige Schritte abseits mit einem Flächenraum von 145 qm. Für die Hergabe dieser beiden Schuppen auf sieben Tage hat dem Unternehmer — einem Maurermeister — eine Vergütung von 1587 *M.* gezahlt werden müssen. Das Personal bestand aus 15 Beamten- und 139 Unterbeamtenkräften. Es waren täglich 27 abgehende und 25 ankommende Eisenbahnpäckereitransporte zu bearbeiten; die umfassendsten Transporte, ankommend und abgehend, fielen in die Nachtzeit. Ungeachtet dieser äußerst schwierigen Verhältnisse gerieth der Betrieb nicht einen Augenblick in Unordnung. Der Zu- und Abgang der Massen wickelte sich in geregelter Weise ab. Um die richtige Handhabung des Sortirgeschäfts für den wegen seiner sehr verwickelten, dem Personal in Hannover weniger bekannten Leitungsverhältnisse besonders schwierigen Kurs nach Deutz thunlichst sicher zu stellen, waren den Sammelstellen sechs Beamte und Unterbeamte des Bahnpostamts 8 in Deutz zugewiesen. In einem abgetrennten Raume der Sammelstelle fand die Bearbeitung der kleineren, in Packetsäcken zu versendenden Stücke statt, deren Zahl sich auf 6753 belief; 1154 Packete, welche der Sammelstelle in mehr oder minder beschädigtem Zustande zugingen, wurden neu verpackt oder an ihrer ursprünglichen Verpackung ausgebessert. — Am 25. Dezember Mittags 1 Uhr konnte die Sammelstelle, da Alles geräumt war, geschlossen werden.

Die zweitbedeutende Weihnachts-Sammelstelle war diejenige auf dem Anhalter Bahnhofe in Berlin. Derselben lag, wie allen übrigen Sammelstellen in Berlin, außer der entsprechenden Betheiligung an der Vermittelung des Durchgangsverkehrs, auch die Zuführung der mit den Zügen der betreffenden Eisenbahn für Berlin Ort eingegangenen Packete zu dem Postamte 3 für Packetbestellung, sowie die Absendung der bei den Berliner Postanstalten eingelieferten Packete auf dem betreffenden Kurse ob. Zur Bearbeitung gelangten insgesammt 148 746 Stück (abgesandt auf der Anhalter Bahn 70 793, eingegangen für Berlin 33 202, zur Weitersendung 38 751 Stück). Besonderer Bretterschuppen von 297 qm Flächenraum, mit 5 eisernen Oefen und 40 Gasflammen erbaut, Kosten 1660 *M.* Personal 19 Beamte, 87 Unterbeamte. — Es folgen die Berliner Sammelstellen auf dem Ostbahnhofe mit 131 972 und auf dem Frankfurter Bahnhofe mit 115 660 Packeten (von der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn ein größerer Lagerraum gegen 56 *M.* Vergütung angemiethet). — Sodann die Sammelstelle in Magdeburg mit 110 117 Packeten, besonderer Bretterschuppen von 318 qm Flächenraum gegen 610 *M.* Miethe, 15 Beamte und 103 Unterbeamte (hier soll sich das Bedürfniß geltend gemacht haben, für die Folge die Sammelstelle schon früher, spätestens vom 18. Dezember ab ins Leben treten zu lassen). — Folgen wiederum zwei Berliner Sammelstellen: Stettiner Bahnhof mit 109 024 und Lehrter Bahnhof mit 96 855 Packeten. — Dann die Sammelstelle in Halle a. S. mit 90 473 Stück, Bretterschuppen von 160 qm Flächenraum für 415 *M.* Dresden (Sammelstelle am Schlesischen Bahnhof) mit 75 624 Stück, zwei Bretterschuppen von zusammen 205 qm Flächenraum für 950 *M.*, 3 Beamte und 36 Unterbeamte u. s. w. —

Digitized by Google

Von den vorstehend ihrem Geschäftsumfange nach nicht einzeln aufgeführten Sammelstellen hat es für die Mehrzahl ebenfalls der Erbauung oder doch wenigstens der Anmiethung besonderer Räumlichkeiten bedurft, so in Leipzig für die vier daselbst errichteten Sammelstellen der Erbauung von 3 Bretterbuden und der Anmiethung eines Lagerraumes mit einem Kostenaufwande von zusammen 1446 *M.*; in Breslau der Anmiethung der städtischen Turnhalle — 1481 qm Flächenraum — für den Preis von 900 *M.* u. s. w.

In Frankfurt am Main, wo der Durchgangsverkehr Weihnachten 1878 den ansehnlichen Umfang von 195 241 Stück erreichte, hat leider wegen der bekannten ungünstigen Bahnhofsverhältnisse daselbst von der Errichtung von Sammelstellen Abstand genommen und in ausgedehntem Maße von der Fertigung unmittelbarer Uebergänge zwischen den verschiedenen Bahnposten Gebrauch gemacht werden müssen. Wenngleich der Betrieb dadurch sehr erschwert wurde, so ist es doch auch hier gelungen, Stockungen zu vermeiden. Bei dieser Gelegenheit mag hier noch der Umfang des Gesammt-Durchgangsverkehrs einiger anderer größerer Orte angeführt werden: es betrug derselbe in Berlin 244 954, in Hannover 195 640, in Magdeburg 180 533, in Leipzig 140 169, in Breslau 105 760, in Cöln 81 169, in Stettin 61 702, in Königsberg 55 834 Stück.

Wenden wir uns nun zu den auf die Bewältigung des örtlichen Verkehrs berechneten Einrichtungen. Die wenigsten Schwierigkeiten hat überall der Packet-Annahme- und Abfertigungsdienst verursacht. Wo hierfür überhaupt besondere Vorkehrungen nothwendig waren, beschränkten sich dieselben meist auf die Heranziehung einiger Aushülfskräfte (beispielsweise beim Hof-Postamte in Berlin insgesammt 24) zur Führung der Packet-Annahmebücher bz. der Abgangsverzeichnisse, zum Wiegen, Bekleben und Vertheilen der Packete nach den verschiedenen Kursen und auf die Aufstellung einiger Reserve-Packetwaagen. Dagegen hat es der Herstellung besonderer Aushülfsräume für diesen Dienstzweig nur an wenigen größeren Orten bedurft: so in Dresden bei dem Haupt-Postamte am Postplatz — wohin sämmtliche bei den Postämtern links der Elbe zur Auflieferung gelangte Packereien behufs der Beklebung mit Leitzetteln und zur Weiterabfertigung zusammengeführt wurden — der Errichtung eines Schuppens von 288 qm Flächenraum für den Kostenpreis von 1068 *M.*; sodann in Leipzig bei den Postämtern 2 und 3 gleichfalls der Errichtung je eines Schuppens mit einem Kostenaufwande von zusammen 947 *M.* — Die Auflieferung ist überall am stärksten gewesen am 21. und 23. Dezember; dagegen erheblich zurückgeblieben am 22. Dezember, welcher auf einen Sonntag fiel, obgleich dem Publikum allgemein bekannt gegeben war, daß an diesem Sonntage die Packetschalter zu denselben Stunden geöffnet sein würden, wie an Wochentagen. — In der Zeit vom 19. bis 25. Dezember 1878 hat die Ortsauflieferung betragen: in Berlin 202 231 Stück (im Durchschnitt auf den Tag 28 890), in Leipzig 61 253 (stärkste Auflieferung am 21. Dezember mit 12 170), in Hamburg 42 898, in Dresden 39 942, in Breslau 39 848, in Frankfurt am Main 30 974, in Cöln 30 438, in Königsberg 24 898 (darunter 4011 Marzipansendungen), in Hannover 24 486, in Magdeburg 17 339, in Stettin 15 637 Stück.

Ungleich größer sind die mit der Behandlung der für den Ort eingegangenen Packete verbundenen Schwierigkeiten. Hier handelt es sich zunächst um die Trennung der Päckereien, je nachdem dieselben zur Ausgabe an Abholer oder zur Be-

Digitized by Google

stellung in die Wohnung der Empfänger bestimmt sind. Bei der Ausgabe hat die Verwaltung es nicht in der Hand, den Abfluß der Packete so zu beschleunigen, wie es ihren Interessen entsprechen würde, es hängt dies vielmehr überwiegend von dem guten Willen des Publikums ab. Bei dem Packetbestellgeschäft erfordert das Sortiren der Päckereien nach den verschiedenen Bestellrevieren und die Vereinigung der Packete mit den Begleitadressen ausgedehnte Räumlichkeiten und einen sehr erheblichen Arbeitsaufwand, das letztere namentlich auch wegen der an dieser Stelle zu bewirkenden Ausgleichung mannigfacher Unregelmäßigkeiten (wie verspäteten Einganges der Begleitadressen, Fehlens der Aufgabenummern, mangelhafter Beschaffenheit oder Fehlens der Packetaufschriften u. s. w.). Sodann kommt die Behandlung der nach- oder zurückzusendenden, sowie der beschädigt eingegangenen, und die Sorge wegen der fehlenden Packete in Betracht. Alle diese Umstände lassen es erklärlich erscheinen, daß die Bearbeitung der für den Ort eingegangenen Päckereien zur Weihnachtszeit sich als einer der schwierigsten Zweige des ganzen Geschäfts darstellt und recht namhafte besondere Einrichtungen und Aufwendungen nothwendig macht.

Bei dem Packet-Postamte in Berlin — Oranienburgerstraße Nr. 70 —, dessen Aufgabe bekanntlich in der Zuführung sämmtlicher nach Berlin selbst gerichteten Packete ohne Werthangabe an die Empfänger besteht, sind in den Tagen vom 19. bis 25. Dezember 1878 im Ganzen 159 804 Packete (im Durchschnitt 22 829 Stück auf den Tag gegenüber dem nach dem Jahresverkehr sich ergebenden Durchschnitt von 9000 Stück auf den Tag; am 23. Dezember, dem Tage des stärksten Einganges 31 976 Stück) eingegangen. Die ausgedehnten Diensträume dieser Geschäftsstelle, welche im Laufe des Jahres 1878 noch um zwei neue Gebäude von zusammen 570 qm Flächenraum vermehrt worden sind, haben unter Zuhülfenahme der auf demselben Grundstücke befindlichen großen Postwagenremise, — die Wagen waren während dieser Tage auf einem anderen der Postverwaltung gehörigen Grundstücke untergestellt —, zur ordnungsmäßigen Handhabung auch dieses so erheblich gesteigerten Verkehrs völlig ausgereicht (die Erleuchtung der großen Wagenremise und des Hofraumes vor derselben wurde durch elektrisches Licht bewerkstelligt). Dagegen haben zur Verstärkung der Arbeitskräfte sehr zahlreiche Aushülfen herangezogen werden müssen, und zwar 114 Mann im Beamten- und 598 Mann im Unterbeamtendienste; u. A. allein 100 Briefträger und 111 Unteroffiziere zur Verwendung als Packetbesteller, und 100 Soldaten zur Bewachung der in Ermangelung einer ausreichenden Zahl von Post-Packetbestellwagen zur Aushülfe herangezogenen offenen sogenannten Kremser(Personen-)wagen. Der Kostenaufwand allein für diese Personalverstärkung hat 10 136 ℳ. betragen. — Von der vorgedachten Gesammtstückzahl gelangten 16 525 Stück zur Ausgabe, welche in drei Abtheilungen zerfiel: 1. Soldatenpackete (8645), 2. Packete für Behörden und sonstige Abholer (7335), 3. beschädigte Packete (545), deren Aushändigung an den Empfänger eine postamtliche Feststellung des Inhalts voranzugehen hatte. Im Wege der Bestellung wurden 138 820 Stücke den Empfängern zugeführt, darunter 5800 auf Grund von Nothadressen wegen verzögerten Einganges der Original-Begleitadressen. Die Zuführung erfolgte durch täglich 3 × 82 Packetbestellungsfahrten; höchste Gesammtzahl der mit einer Ausfahrt zur Bestellung gelangten Stücke 10 548 bei der ersten Fahrt am 24. Dezember früh, im Durchschnitt auf jeden Wagen 128 Stück. Außerdem sind mittels besonderer Fahrten — täglich 16 — vom Hof-Postamte aus zur Bestellung gelangt 4876 Packete mit Werthangabe. Die Einnahme an Packet-

Digitized by Google

bestellgebühren betrug 22 029 *M.* — An die Anmeldestelle sind wegen fehlender Aufgabenummer und Aufschrift 250 Stücke überwiesen worden; vermißt wurden 141 Stück.

In Dresden, woselbst sich die Zahl der vom 19. bis 25. Dezember 1878 für den Ort eingegangenen Packete auf 40 936 belief, war für die Behandlung dieser Päckereien, da die für die Zwecke der Packetbestellung zu gewöhnlichen Zeiten benutzten Räume in dem jetzigen Haupt-Postgebäude zur Bewältigung des Weihnachtsverkehrs völlig unzureichend sind, auf einem der Stadt gehörigen, in unmittelbarer Nähe der Geleise der Sächsisch-Böhmischen Eisenbahnlinie ein Bretterhaus von 938 qm Flächenraum errichtet, für welches an Miets- und Erleuchtungskosten zusammen 5382 *M.* zu zahlen waren. Nach diesem Bretterhause wurden von sämmtlichen Bahnhöfen Dresdens mittels 22täglicher Fahrten auf der Verbindungsbahn die für den Ort eingegangenen Päckereien übergeführt; jede dieser Fahrten kostete 1 *M.*, was natürlich erheblich billiger zu stehen kam, als wenn jene Ueberführungen mittels Pferdekräfte hätten bewirkt werden müssen. Das gedachte Bretterhaus war im Innern recht zweckmäßig in verschiedene Räume von angemessener Größe eingetheilt, so daß die verschiedenen Zweige des Bestellgeschäfts von einander getrennt gehalten werden konnten. Es gelangten zur Bestellung 29 375 Stück mittels täglich 68 einspänniger und 14 zweispänniger Fahrten (darunter täglich 8 einspännige Fahrten für Packete mit Werthangabe). Die Einnahme an Packetbestellgeld betrug 4720 *M.*

In Hamburg (Zahl der für den Ort eingegangenen Stücke 39 385) war die beim Postamt 2 gelegene große Wagenremise zur Weihnachtspackkammer eingerichtet. Zur Bewältigung des Bestellgeschäfts wurden neben den sonst in Verwendung befindlichen Kräften noch 13 Schreibhülfen, 47 Aushülfskräfte im Unterbeamtendienste und 27 Miethsfuhrwerke in Thätigkeit gesetzt. Jedem Besteller, der keinen postmäßig verschlossenen Wagen hatte, wurde ein Soldat zur Bewachung der Ladung mitgegeben.

In Leipzig hatte man die Packetausgabe vom Postamt 1 nach dem Neubau auf dem Postwagenremisen-Grundstücke verlegt und die dadurch frei gewordenen Räume beim Postamte 1 zur Ausbreitung und besseren Unterbringung des Packetbestellgeschäfts verwendet. Von den für den Ort eingegangenen 37 602 Stück sind 6896 zur Ausgabe gelangt, dagegen 27 302 mittels täglich 82 einspänniger Fahrten bestellt worden (zu gewöhnlichen Zeiten täglich 30 Fahrten). Das Personal für diese Geschäftszweige war um 24 Beamten- und 76 Unterbeamtenkräfte verstärkt.

In Breslau, woselbst die Zahl der für den Ort bestimmten Packete die Höhe von 35 217 erreichte, war eine Erweiterung der Diensträume nicht erforderlich; wohl aber sind für vermehrte Packetbestellungsfahrten 1285 *M.* Mehrkosten entstanden, und die Arbeitskräfte waren um 12 Aushülfen im Beamten- und 52 im Unterbeamtendienste vermehrt.

In Frankfurt am Main betrug die Zahl der für den Ort eingegangenen Packete 32 218, in Cöln 25 311, in Hannover 23 309, in Königsberg 21 999, in Magdeburg 16 546, in Stettin 14 915. In Hannover war für das Packetbestellgeschäft die jetzt im Privatbesitz befindliche große Halle in dem früheren Gebäude der Militär-Reitschule, ein Raum von 2100 qm Flächeninhalt, für den

Digitized by Google

Preis von 1256 *M.* angemiethet und es wurden daselbst neben dem Postpersonal 15 Aushülfen im Beamten- und 56 Aushülfen im Unterbeamtendienste beschäftigt. In Magdeburg war auf dem Hofe des Haupt-Postgebäudes eine Bretterbude von 146 qm Flächenraum für den Preis von 420 *M.* errichtet. Aehnlicher Vorkehrungen hat es noch an verschiedenen anderen größeren und mittleren Orten bedurft. — Es sei hier noch erwähnt, daß neuerdings bei Erbauung von Postgebäuden in der Regel darauf Bedacht genommen wird, wenn irgend thunlich, innerhalb des Gebäudes, meist im Kellergeschoß, einen größeren Reserveraum zu schaffen, der dann zur Weihnachtszeit hauptsächlich als Packetausgabe benutzt wird; der für diesen Geschäftszweig zu gewöhnlichen Zeiten verwendete Raum ist dann für das Packetbestellgeschäft gewonnen, und es bedarf an den betreffenden Orten nicht mehr der Herrichtung besonderer Bretterbuden.

Besondere Erwähnung verdienen nun noch die zur Weihnachtszeit erforderlichen besonderen Einrichtungen bezüglich des Postbeförderungsdienstes innerhalb der größeren Orte. In Folge der anderweiten Benutzung der Eisenbahnzüge erleiden selbstverständlich auch die für die gewöhnlichen Verhältnisse getroffenen Vorkehrungen in Betreff der Ueberführung der Postsendungen zwischen den am Orte bestehenden Postanstalten und den Bahnhöfen tiefgreifende Aenderungen. Die Schluß- und die Abfertigungszeiten der einzelnen Versandte sind anderweit festzusetzen; für die Beförderung der Briefposten sind häufig besondere Versandte einzurichten; in Folge dessen bedürfen die Abfertigungsübersichten einer vollständigen Umarbeitung; die Zahl der Versandte wird naturgemäß eine erheblich größere. Die Ausarbeitung der dieserhalb zu treffenden Anordnungen erfordert bei den Ober-Postdirectionen einen ganz bedeutenden Aufwand an Mühe und Umsicht; nicht geringerer Mühe und Sorgfalt bedarf es zur praktischen Ausführung dieser Anordnungen bei den Postanstalten, zur Unterweisung des Personals, zur Beschaffung des erhöhten Bedarfs an Beförderungsmitteln, zur Ueberwachung der richtigen Ausführung der getroffenen Bestimmungen. Die Schwierigkeiten wachsen je mit der Größe des Ortes, und mit der Zahl der verschiedenen daselbst vorhandenen Postanstalten und Bahnhöfe.

In Berlin handelte es sich um die Herstellung der dem Umfange des Verkehrs entsprechenden Verbindungen zwischen neun zum größeren Theil weit von einander entfernt gelegenen Bahnhöfen und sechszig Stadtpostanstalten, dabei war zu regeln: 1. die Zuführung der auf den verschiedenen Bahnhöfen für den Ort eingegangenen Päckereien zum Packet-Postamt in der Oranienburgerstraße, 2. die Ueberführung der Durchgangsstücke vom Eingangsbahnhofe zu demjenigen Bahnhofe, von welchem aus die Weitersendung zu erfolgen hatte, 3. die Zuführung der bei den Orts-Postanstalten aufgelieferten Packete zu den Absendungs-Bahnhöfen. Insgesammt 606989 Stück, deren Beförderung innerhalb der Stadt Berlin ausschließlich mittels Pferdekraft zu erfolgen hatte. Am wenigsten Schwierigkeiten verursachten hierbei die für den Ort eingegangenen Packete, da es sich lediglich um die Zuführung von neun Eingangsstellen zu einer Haupt-Sammelstelle handelte, es bedurfte nur einer, allerdings ziemlich namhaften Vermehrung der betreffenden Fahrten nach Maßgabe der veränderten Benutzung der Eisenbahnzüge, jedoch ohne Aenderung der für diese Fahrten vorgeschriebenen Kurse.

Schwieriger gestaltete sich schon die Regelung hinsichtlich der Beförderung der Durchgangspackete, da hierbei der Austausch zwischen neun verschiedenen Stellen

Digitized by Google

untereinander in Betracht kam. Während für gewöhnlich zwischen den Berliner Bahnhöfen unmittelbare Päckereiüberführungen nur in beschränktem Maße stattfinden, die Mehrzahl der Durchgangspackete vielmehr, behufs Verminderung der Zahl der Postfahrten, zunächst beim Hof-Postamt angesammelt und von da den einzelnen Bahnhöfen zugeführt wird, mußte zur Weihnachtszeit wegen der größeren Mengen dazu übergegangen werden, sämmtliche Durchgangspackete von Bahnhof zu Bahnhof direct überzuführen. Es kamen mithin die sonst bestehenden Packetfahrten nach dem Hof-Postamte in Wegfall, dagegen waren derartige Fahrten zwischen den verschiedenen Bahnhöfen neu einzurichten. Zur thunlichsten Ausnutzung der Beförderungsmittel war dabei Bedacht darauf zu nehmen, daß mittels einer und derselben Fahrt gleichzeitig mehrere Bahnhöfe unter einander in Verbindung gesetzt wurden. Es bedurfte also der förmlichen Ausarbeitung besonderer Kursübersichten. — Noch viel größere Schwierigkeiten verursachte indeß die Regelung des Beförderungswesens in Betreff der Zuführung der im Orte aufgelieferten Päckereien von den sechszig verschiedenen Auflieferungsstellen aus nach den neun Absendungsstellen. Zu Zeiten des gewöhnlichen Verkehrs bestehen neben den Packet-Postverbindungen zwischen den Stadt-Postanstalten und dem Hof-Postamte bz. zwischen dem Hof-Postamte und den Bahnhofs-Postanstalten noch besondere Stadtgüterposten, mittels welcher täglich drei Mal Päckereien von den Stadt-Postanstalten unmittelbar nach den Bahnhöfen übergeführt werden. Von diesen Stadtgüterposten schließt jede einzelne in ihren Kurs stets eine größere Zahl von Stadt-Postanstalten, und es finden mit denselben meist die Päckereien für mehrere Bahnhöfe gleichzeitig Beförderung. Diese Einrichtungen sind für die Weihnachtszeit natürlich nicht zureichend; vielmehr bedarf es, außer der Vermehrung der Zahl der Verbindungen zwischen dem Hof-Postamte und den Bahnhöfen, der Herstellung anderweiter Stadtgüterposten, deren jede einzelne nur eine geringere Zahl von Stadt-Postanstalten berühren und auch nur mit Päckereien für einen einzigen Absendungspunkt belastet sein darf. Es handelt sich mithin für diese Zwecke um die Neuherstellung eines besonderen äußerst umfassenden und verwickelten Kursnetzes, im Ganzen um 213 Güterposten, und es bedurfte zur sicheren Veranschaulichung dieses Postengewirres der Herstellung von 25 Uebersichtskarten, mit welchen jede der sechszig Packetauflieferungsstellen Berlins ausgestattet werden mußte.

Nach der vorstehenden Darstellung wird die Angabe nicht überraschen, daß zur Weihnachtszeit 1878 beispielsweise allein bei dem Postamte auf dem Anhalter Bahnhofe in Berlin — ankommend und abgehend zusammen — täglich 144 durch Pferdekräfte beförderte Packetposten zu bearbeiten gewesen sind. Die Gesammtzahl der nach der Entfernung zu berechnenden Leistungen im Berliner Postfuhrdienste aber stellt sich (mit Einschluß der Stadtbriefpostkariolfahrten) für die Tage vom 19. bis 25. Dezember 1878 auf 3106 einspännige, 4119 zweispännige und 638 dreispännige Fahrten: zusammen, auf ein Pferd zurückgeführt, 67 934 km (davon 40 775 beladen, 27 159 leer). Dazu treten die nach der Stundenzahl zu berechnenden Leistungen (Packetbestellungsfahrten u. s. w.) mit 1299 einspännigen und 683 zweispännigen Fahrten: zusammen, auf ein Pferd zurückgeführt, 13 115 Stunden (davon 10 347 beladen, 2768 leer). Zur Bewältigung dieses wirklich großartigen Leistungsmaßes haben natürlich die Kräfte der Berliner reichseigenen Posthalterei allein nicht ausgereicht; vielmehr haben von der Aktiengesellschaft für

Digitized by Google

Möbeltransport und von einem größeren Privatfuhrherrn im Durchschnitt täglich 451 Pferde zur Aushülfe herangezogen werden müssen, so daß in jenen Tagen zusammen 900 Pferde im Berliner Postfuhrdienste Verwendung gefunden haben. Auch die Zahl der vorhandenen, der Postverwaltung eigenthümlich zugehörigen Wagen mußte durch miethsweise Heranziehung einer beträchtlichen Zahl von Möbelwagen (zur Beförderung der eingegangenen Päckereien von den Bahnhöfen zum Packetpostamte), Kremsern (für die Packetbestellung) und Torfwagen (zur Aushülfe bei den Stadtgüterposten) verstärkt werden: mit derartigen gemietheten Fuhrwerken sind zusammen 1026 Fahrten verrichtet worden. Es wurde vergütet auf den Tag: für einen Möbelwagen mit Gespann 15 *M.*, für einen Kremser mit Gespann 16 *M.*, für einen Torfwagen mit Gespann 12 *M.*, für einen Einspänner ohne Wagen 8,25 *M.*, für einen Zweispänner ohne Wagen 11 *M.* — Die Gesammtkosten für den Berliner Postfuhrdienst betrugen in dem siebentägigen Zeitraum 41 365 *M.*, davon haben bezogen die reichseigene Posthalterei 20 065 *M.*, dagegen die Privatunternehmer 21 300 *M.*

In Leipzig (mit 8 Ortspostanstalten und 4 Bahnhöfen) haben ebenfalls die für den Ortsbeförderungsdienst sonst bestehenden Einrichtungen völlig umgeändert werden müssen. Die Mehrleistungen im Postfuhrdienste beliefen sich auf 1838 Fahrten, das macht 262½ auf den Tag. Zur Aushülfe waren herangezogen 110 Pferde, 72 Geschirrführer und 39 Wagen (davon 39 Pferde, 20 Geschirrführer und 20 Wagen von Privatunternehmern). Für ein zweispänniges Geschirr mit Wagen mußte den Privatunternehmern auf den Tag der Betrag von 27 *M.*, für einen Einspänner mit Wagen der Betrag von 15 *M.* gezahlt werden. Die Mehrkosten für den Postfuhrdienst betrugen 5187 *M.* — In Hamburg haben 55 Wagen gemiethet und 1218 außergewöhnliche Fahrten verrichtet werden müssen, wodurch 4400 *M.* Kosten entstanden sind. — In Dresden wurden für den Postfuhrdienst im Durchschnitt täglich 170 Pferde verwendet. Neben den vorhandenen 58 Postwagen wurden miethsweise noch 8 Militär-Rüstwagen und 7 zweispännige Omnibus herangezogen. Die Zahl der außergewöhnlichen Fahrten belief sich auf 961; die Mehrkosten betrugen 2648 *M.* — In Cöln waren insgesammt erforderlich 92 Pferde (mit Einschluß von 23 aushülfsweise herangezogenen); Zahl der außergewöhnlichen Fahrten 476; Mehrkosten 1814 *M.* u. s. w.

Was nun die Zahl der zur Aushülfe im Beamten- und Unterbeamtendienste herangezogenen Arbeitskräfte betrifft, so steht natürlich auch hierin Berlin obenan. Es wurden daselbst für die am Orte zu verrichtenden Geschäfte verwendet 183 Aushülfen im Beamten- und 1192 Aushülfen im Unterbeamtendienste; dazu 263 Aushülfen bei den Bahnposten: insgesammt 1638 Aushülfsarbeitskräfte. Dies gilt indeß nur für die Tage des stärksten Verkehrs, vom 22. bis 24. Dezember. Am 19. Dezember belief sich die Gesammtzahl der Aushülfen nur auf 1006, am 25. Dezember auf 1060. Der Kostenaufwand für die Personalvermehrung betrug 29 158 *M.* — Für die nachbezeichneten größeren Städte des Reichspostgebiets stellen sich die bezüglichen Zahlen, wie folgt.

Digitized by Google

Ort.	Zahl der Aushülfskräfte: im Beamtendienste.	im Unterbeamtendienste.	insgesammt.	Kosten. ℳ
Breslau	42	304	346	3645
Leipzig	45	290	335	5249
Hamburg	74	232	306	4925
Hannover	45	220	265	3091
Dresden	24	232	256	3445
Frankfurt a. M.	27	225	252	2779
Magdeburg	17	139	156	1865
Königsberg	18	110	128	1769
Cöln	18	88	106	1516

Innerhalb des gesammten Reichs-Postgebiets sind in Weihnachtsdienste 1878 aushülfsweise beschäftigt worden:

	Am 19. Dezember: im Beamtendienste.	im Unterbeamtendienste.	Am 23. Dezember: im Beamtendienste.	im Unterbeamtendienste.	Am 25. Dezember: im Beamtendienste.	im Unterbeamtendienste.
Bei den Bahnposten	53	494	52	753	47	418
Bei den Ortspostanstalten	796	4666	924	6498	763	4644
Summa	849	5160	976	7251	810	5062

Mithin Gesammtzahl am 19. Dezember 6009 Mann,
» 23. » 8227 »
» 25. » 5872 »

Die Kosten für Bezahlung dieses Aushülfspersonals haben sich auf 120 278 ℳ belaufen. Die herangezogenen Aushülfen waren der großen Mehrzahl nach Soldaten — die Unteroffiziere hauptsächlich als Schreibhülfen und Begleiter bei den Bahnposten, die Mannschaften hauptsächlich für den Packetträgerdienst auf den Bahnhöfen; in geringerer Zahl wurden Personen aus dem Civilstande, hauptsächlich zur Aushülfe im Ortsbestellungsdienste an Stelle der zum Päckereidienste mitherangezogenen Briefträger und im inneren Dienste, verwendet. In Betreff der Anstelligkeit, Dienstwilligkeit und Zuverlässigkeit des zur Aushülfe herangezogenen Personals sind im Ganzen zufriedenstellende Wahrnehmungen gemacht worden. Die größeren Postämter sprechen sich indeß beinahe einstimmig dahin aus, daß im Allgemeinen den Soldaten wegen ihrer größeren Folgsamkeit und Manneszucht, sowie wegen ihrer jugendlichen Beweglichkeit und Rüstigkeit der Vorzug vor den Civil-

Digitized by Google

personen zu geben sei. So wird namentlich in Breslau den meist aus den Reihen des Leib-Kürassier-Regiments Nr. 1 gestellten Aushülfen ein warmes Lob ertheilt; daß die Leistungsfähigkeit dieser kräftigen jungen Leute über das Durchschnittsmaß hinausgeht, wird freilich Niemand bezweifeln. — In Leipzig hatte man sogar, da die dortige Garnison die volle Zahl der gewünschten Aushülfen nicht stellen konnte, 71 Mann von dem in Chemnitz garnisonirenden Infanterie-Regiment Nr. 104 herangezogen, für deren Beförderung auf der Eisenbahn und Unterbringung in Leipzig etwa 400 *M.* aufzuwenden waren. Von den Leistungen dieser Chemnitzer Mannschaften ist indessen das Postamt 3 in Leipzig, welchem sie zugewiesen waren, nicht besonders befriedigt gewesen: es that sich bei ihnen eine gewisse Verstimmung kund, weil sie mit den ihnen gewährten Vergütungen an dem fremden Orte sich den Lebensunterhalt nicht in gewünschter Weise zu beschaffen vermochten.

Es bleibt nun noch übrig, das Verhältniß zwischen den Einnahmen und Ausgaben für den Weihnachtspäckereiverkehr in Zahlen darzustellen. Die Ermittelung der aus dem Weihnachtsverkehr sich ergebenden Mehreinnahme geschieht am besten durch folgende Gegenüberstellung:

1. Die Einnahme an Packetporto hat betragen in der Zeit vom 19. bis 25. November 1878 ..... 648 987 *M.*
   dagegen in der Zeit vom 19. bis 25. Dezember 1878 . 1 326 150 »
   mithin in der Zeit vom 19. bis 25. Dezember 1878 mehr 677 163 *M.*
2. Die Einnahme an Packetbestellgebühr hat betragen in der Zeit vom 19. bis 25. November 1878..... 65 014 *M.*
   dagegen in der Zeit vom 19. bis 25. Dezember 1878 . 145 802 »
   mithin in der Zeit vom 19. bis 25. Dezember 1878 mehr 80 788 *M.*

Danach stellt sich die Gesammtmehreinnahme auf 757 951 *M.*

Dagegen sind in der Zeit vom 19. bis 25. Dezember 1878 für besondere Aufwendungen aus Anlaß des gesteigerten Packetverkehrs zu zahlen gewesen:

1. im Beförderungsdienste auf Eisenbahnen:
   a) für Postextrazüge ..... 3 166 *M.*
   b) für vermehrte Benutzung planmäßiger Züge ..... 13 023 »
   c) für Beiwagen in regelmäßig benutzten Zügen ..... 71 079 »
   d) für außergewöhnliches Begleitpersonal..... 20 983 »
2. im Beförderungsdienste auf Landwegen:
   a) für Beiwagen und Beiboten..... 29 884 *M.*
   b) für außergewöhnliche Posten ..... 5 842 »
   c) für außergewöhnliche Postbegleitung..... 3 254 »
3. im Bahnhofsdienste:
   a) für vermehrtes Beamtenpersonal ..... 4 688 *M.*
   b) für vermehrtes Packetträgerpersonal..... 36 228 »
   c) für eingelegte Bahnhofsfahrten ..... 20 992 »
   d) für Beiwagen zu den Bahnhofsfahrten ..... 10 376 »
   e) für Schuppen u. s. w. auf Bahnhöfen ..... 11 938 »
4. im inneren und im Packetbestelldienste:
   a) für vermehrtes Personal ..... 55 125 *M.*
   b) für Bau, Anmiethung von Schuppen, Remisen u. s. w. 11 704 »

Digitized by Google

c) für Mehrverbrauch an Heizungs- und Erleuchtungsmaterial	11 168 ℳ.
d) für vermehrte bz. verlängerte Packetbestellfahrten	28 368 »
5. an sonstigen außergewöhnlichen Kosten (für Schreib- und Packmaterial, für Drucksachen, Miethe für Aushülfswagen, Perronkarren, Tische, Stühle u. s. w.)	32 427 »
Summe der Mehrausgaben	370 245 ℳ.
Dagegen die Mehreinnahme mit	757 951 »
bleibt Ueberschuß	387 706 ℳ.

Im Jahre 1876 hat die Mehreinnahme betragen ..... 576 996 ℳ.
dagegen die Mehrausgabe ..... 453 427 »
und verblieb mithin nur ein Ueberschuß von ..... 123 569 ℳ.

Zum Schluß ein Wort wohlverdienter Anerkennung für die Freudigkeit und Bereitwilligkeit und für die Ausdauer, mit welcher das gesammte im Postbetriebsdienste beschäftigte Personal immer wieder sich den so sehr erhöhten Anforderungen des Dienstes zur Weihnachtszeit zu unterziehen gewohnt ist.

Tausend fleiß'ge Hände regen,
Helfen sich in munter'm Bund,
Und in freudigem Bewegen
Werden alle Kräfte kund.

Das ist der Eindruck, den Jeder, Fachmann oder Laie, erhält beim Eintritt in die Weihnachts-Packkammer oder in die Bahnhofs-Sammelstelle an irgend einem größeren Ort. Ununterbrochen, zu Tag- und Nachtzeit — und zur letzteren meist in verstärktem Maßstabe —, nimmt der Betrieb seinen Gang und drängt zur Eile; ununterbrochen strömen neue Massen von Päckereien hinzu und nehmen die eben erst mit Mühe und Noth geleerten Räume ein; immer stärker wird der Zudrang, immer verwickelter und schwieriger die Aufrechthaltung des Zusammenhanges zwischen den verschiedenen in Betracht kommenden Geschäftsstellen: aber besonnen und unermüdlich und unverdrossen thut jeder Einzelne seine Pflicht und regt dadurch das zur Aushülfe herangezogene Personal zu gleichem Eifer an; jeder Betheiligte scheint sich bewußt zu werden, daß er im wahrsten Sinne des Wortes an der Erfüllung einer Kulturaufgabe mitzuwirken berufen ist; die Kräfte wachsen, je schwieriger die Aufgabe sich gestaltet; und die Anspannung läßt nicht eher nach, als bis das Werk vollbracht, der Verkehr wieder in seine gewöhnlichen Grenzen zurückgeführt ist. Um so größere und ungetheiltere Anerkennung verdient dieses wackere Verhalten des Personals, als jedem Einzelnen wohl bewußt ist, daß wenige Tage später zum Neujahr der Betrieb wiederum in Folge des alsdann außerordentlich gesteigerten Briefverkehrs eine solche Gestaltung annimmt, daß dadurch abermals, wenn auch auf kürzere Zeit, die äußerste Anstrengung aller Kräfte erforderlich gemacht wird.

Digitized by Google

45. Der Telegraph im Feuer.

Bei dem verheerenden Brande, welcher am 12. Mai die Stadt Tann a. d. Rhön heimgesucht hat, ist auch das, dem Postverwalter und Posthalter G. gehörige Posthaus mit allen Wirthschaftsgebäuden ein Opfer der Flammen geworden. Das Feuer war, wie die seitherigen Berichte ergeben, gleichzeitig an drei Stellen der Stadt ausgebrochen, darunter auch in einer der niedergebrannten Posthaltereischeunen. Unter solchen Umständen mußte das Postamt mit in erster Linie gefährdet erscheinen, zumal die Flammen durch einen starken Nordostwind mit außerordentlicher Schnelligkeit vorwärts getrieben wurden. Wenn ungeachtet dieser schwierigen Verhältnisse die wichtigsten Ausstattungsgegenstände, die Kassenbestände ꝛc. und die Postsendungen bis auf eine Kiste gerettet worden sind: so ist dies der Unerschrockenheit und aufopfernden Thätigkeit des zur betreffenden Zeit — zwischen 10 und 11 Uhr Vormittags — im Abfertigungsdienste beschäftigt gewesenen Postgehülfen Staudt, des Schreibgehülfen Röder und des Landbriefträgers Börner zu danken, welche drei Personen angesichts des drohenden Einsturzes des Postgebäudes innerhalb eines Zeitraumes von kaum 10 Minuten die Bergung der Gegenstände bewirkt haben.

Nachdem das Fortschreiten des Feuers die Anstellung weiterer Rettungsarbeiten unmöglich gemacht hatte, schaffte der Postgehülfe Staudt, in richtiger Erkenntniß der Wichtigkeit telegraphischer Verständigung nach außen, zunächst den Apparattisch aus dem Bereiche der brennenden Stadt und stellte darauf durch Ablösung des Leitungsdrahtes von einer Telegraphenstange und Einschaltung desselben in den Apparat auf freiem Felde die telegraphische Verbindung wieder her. Abgesehen von dem telegraphischen Hülferuf, welchen Staudt noch vom Amtszimmer aus nach den Nachbarstädten gerichtet hatte, sind von dem Genannten auf der Nothstation in der Zeit von 2 Uhr Nachmittags bis 7 Uhr Abends 28 Abgangs- und 11 Ankunftstelegramme verarbeitet worden, darunter auch dasjenige, mittels dessen der vorgesetzten Ober-Postdirection in Cassel von dem Brandunglücke Meldung gemacht wurde.

Als die zunehmende Kälte und der Mangel an Apparatfarbe zur Einstellung des Betriebes gezwungen hatten, schaffte Staudt seinen Apparat nach einem nahegelegenen Dorfe, in der Absicht, daselbst in der Frühe des folgenden Tages den Post- und Telegraphenbetrieb für Tann a. d. Rhön wieder zu eröffnen. Eine derartige Verlegung erwies sich indeß als nicht erforderlich, da es dem inzwischen aus Cassel eingetroffenen Bezirks-Postinspector gelungen war, im Hause des Tann'er Ortsvorstehers die zu nothdürftiger Fortstellung des Dienstes ausreichenden Räume zu erlangen. Am frühen Morgen des 13. Mai hatte der Postgehülfe Staudt aus eigenem Antriebe die an acht Stellen zerrissen gewesene Stadtleitung für den ersten Bedarf wiederhergestellt und mittels eines, kurzer Hand beschafften Stückes Draht bis zum Hause des Ortsvorstehers verlängert, so daß es angängig erschien, bereits um 8 Uhr Vormittags den vollständigen Post- und Telegraphenbetrieb in den provisorischen Diensträumen wieder beginnen zu lassen.

Das Verhalten des Postgehülfen Staudt hat in den betheiligten Kreisen der Stadt Tann gerechtes Lob gefunden, und es ist dabei ausdrücklich hervorgehoben worden, daß der Genannte durch die Aufrechterhaltung des Telegraphenbetriebes der heimgesuchten Bevölkerung einen wesentlichen Dienst geleistet habe.

Digitized by Google

Der Herr General-Postmeister hat die Leistungen der an der Rettung des Posteigenthums betheiligt gewesenen drei Angehörigen der Verwaltung durch Bewilligung entsprechender Belohnungen anerkannt. Daneben ist verfügt worden, daß dem Postgehülfen Staudt in Tann a. d. Rhön für das brave Verhalten gelegentlich des Brandunglückes außerdem noch die besondere Anerkennung des Herrn General-Postmeisters ausgedrückt werde.

---

46. Das Telegraphenwesen in Griechenland.

Von Herrn Telegraphensekretär Hennicke in Berlin.

Die Wichtigkeit statistischer Ermittelungen ist nachgerade zu einer solchen Anerkennung gelangt, daß sich keine Behörde, keine Körperschaft der Mühe entzieht, ihre Wirksamkeit durch Zahlen näher zu beleuchten und den verwandten Berufsgenossenschaften verschiedener Länder die Erfahrungen auf ihren Gebieten mitzutheilen, um die arbeitenden Kräfte zu vergleichen, fremde Einrichtungen den heimischen gegenüberzustellen, Neues zu prüfen und unter Umständen Belehrung zu suchen.

So tauschen denn auch seit Jahren die Telegraphenverwaltungen die Berichte über die Ergebnisse ihrer Geschäftsführung aus.

Derartige Berichte sind von Zeit zu Zeit auszugsweise den Lesern dieser Blätter mitgetheilt worden.

Von der griechischen Telegraphenverwaltung, deren Thätigkeit allerdings eine verhältnißmäßig noch junge genannt werden muß, ist erst ein, allerdings ziemlich umfassender Bericht veröffentlicht worden, welcher auf dem Zeitraume von 1862 bis 1875 sich erstreckt.[1])

Demselben sind die nachstehenden Mittheilungen entnommen.

Die Einführung der elektrischen Telegraphie erfolgte in Griechenland im Jahre 1859. Deutsche sind es gewesen, die die Telegraphie nach Hellas gebracht und als Lehrer fungirt haben, und zwar Oesterreicher, die von ihrer Regierung bereitwilligst der hellenischen Regierung so lange zur Verfügung gestellt wurden, bis einheimische Kräfte in genügender Zahl herangebildet waren.

Bald waren die Städte und selbst die Marktflecken des Landes durch oberirdische und Unterwasserleitungen verbunden, und auch der Anschluß an das Ausland wurde hergestellt, so daß das neue Verkehrsmittel nun einerseits den industriellen Zwecken der Privaten, andererseits der inneren Ordnung und Sicherheit des Staates diente, und zwar Letzteres sehr wirksam, da für die Befehle der Regierung und ihrer Organe nunmehr eine schnelle Uebermittelung gesichert war.

Einer besonderen Telegraphendirection, welche unter der Bezeichnung »Telegraphenabtheilung« von dem Ministerium des Innern ressortirt, liegt die Handhabung des Telegraphendienstes ob.

Das Personal besteht außer dem Abtheilungschef aus 2 Räthen, 1 Sekretär

---

[1]) Στατιστικαὶ ἀναφοραὶ περὶ τῆς τηλεγραφικῆς ὑπηρεσίας ἐν Ἑλλάδι ἀπὸ τοῦ ἔτους 1862—1875.

Digitized by Google

und 1 Unterbeamten. Da dasselbe aber in Folge der Erweiterung des Geschäftsbetriebes zu einer ordnungsmäßigen Erledigung des Dienstes nicht ausreicht, so werden aus dem übrigen Beamtenpersonale Beamte zur Dienstleistung bei der Direction herangezogen, deren Zahl sich auf 11 beläuft.[1])

Die Direction wird vom Minister des Innern ernannt und nimmt unter dessen spezieller Aufsicht die Telegraphengeschäfte wahr, kontrolirt die nachgeordneten Beamten, prüft die monatlichen Abrechnungen der Telegraphenämter, führt die Korrespondenz mit den auswärtigen Verwaltungen, überwacht die Ausbildung der Beamten und sorgt für Instandhaltung bz. Vermehrung der Telegraphenämter, Linien und Leitungen.

Die Gesammtzahl der Telegraphenbeamten beträgt 155.

Sie werden in 4 Klassen eingetheilt, und zwar giebt es:

1.	21 Telegraphisten (τηλεγραφηταί)	I. Klasse,	
2.	30	»	II. »
3.	64 Hülfsarbeiter (βοηθοί)	I. »	
4.	40	»	II. »
Zusammen.....	155.		

Um in den Telegraphendienst aufgenommen zu werden, muß sich der Anwärter einer Prüfung in den telegraphischen Hülfswissenschaften unterziehen. Besteht er dieselbe, so muß er wenigstens einen Monat lang bei einem Amte Probedienst leisten, worauf er, wenn er den Anforderungen genügt, den Rang eines Hülfsarbeiters II. Klasse erhält.

Von den 155 Beamten sind 11 im Centraldienst bei der Telegraphenabtheilung des Ministeriums des Innern beschäftigt, 1 im Haupt-Materialienmagazin, 3 bis 4 bei Herstellung, Reparatur und Beaufsichtigung der Leitungen und 2 in der Telegraphenwerkstatt.

Alle übrigen Beamten sind auf den Aemtern thätig, die in Aemter I., II. und III. Klasse eingetheilt werden.

Die Aemter I. Klasse sind mit mindestens 5 Beamten (ausgenommen das Haupt-Telegraphenamt Athen mit 30), die II. Klasse mit 2 bis 5 und die III. Klasse mit einem Beamten besetzt.

Sofern der Vorsteher eines Amtes I. oder II. Klasse nicht durch besondere Verfügung des Ministeriums ernannt ist, übernimmt der älteste Beamte den Aufsichtsdienst.

Die Aemter verkehren direct mit dem Ministerium des Innern, unter dessen unmittelbaren Befehlen sie stehen; jedoch haben sie gleichzeitig den Militär- und Civilbehörden der Provinz, in der sie gelegen sind, Gehorsam zu leisten.

Ein auf 6 Monate berechneter Telegraphenkursus mit höheren Telegraphenbeamten als Lehrer wird entweder im Haupt-Telegraphenamte Athen oder in dem Polytechnikum daselbst abgehalten. Die Hörer sind zum größten Theile entweder Besucher höherer Lehranstalten (Gymnasien) oder Studenten, die später als Beamte angestellt werden. Aber diese jungen Leute betrachten den Telegraphendienst leider nicht als ihren Lebensberuf, sondern nur als Uebergangsstadium, weil ihnen derselbe keine genügende Aussicht für die Zukunft bietet. Sowie sich ihnen eine angenehmere

[1]) Diese und die später noch erfolgenden Zahlenangaben hinsichtlich des Beamtenpersonals weichen von der in Bern herausgegebenen Statistique Générale des Bureau international vom Jahre 1877 ab. Der Unterschied hat nicht aufgeklärt werden können,

Digitized by Google

oder lohnendere Stellung bietet, quittiren sie den Dienst sehr zum Schaden desselben. Es wird daher vorgeschlagen, nach dem Beispiel anderer Verwaltungen das System der Aufsichtsbeamten einzuführen. Es würde diese Maßregel dem Telegraphendienste zu großem Nutzen gereichen, und hauptsächlich durch Eröffnung besserer Aussichten ein mehr ständiges Beamtenpersonal schaffen.

Die Telegraphenämter, 60 an der Zahl, werden, wie oben bereits erwähnt, in 3 Klassen eingetheilt, und zwar in solche I. Klasse, von denen es 6 mit fortwährendem Dienste, in solche II. Klasse, von denen es 17 mit verlängertem Tagesdienste und in solche III. Klasse, von denen es 37 mit beschränktem Tagesdienste von 9—12 V. und 2—8 N. giebt.

Außer diesen sind zeitweise noch 2 Aemter während des Königlichen Hoflagers im Betriebe und endlich noch ein Amt, welches nur während der Ernte, d. h. von Anfang Mai bis Ende September, geöffnet ist.

Die Telegraphenboten sind in der Stärke von 85 vertreten. Jedem Amte (ausschließlich dem in Athen, wo die Anzahl sich nach dem jeweiligen Bedürfniß richtet) sind 2 zugetheilt. Es liegt ihnen das Abtragen der Telegramme, das Reinigen der Amtslokalitäten und aller Büreau-Utensilien ob. Außer dem Gehalt erheben sie von jedem Telegrammempfänger einen sogenannten Botenlohn von 10 Lepta.[1])

Die Telegraphenapparate bieten nichts Neues. Der Morse-Apparat genügt allen Anforderungen; um indessen in technischer Beziehung auf der Höhe der Zeit zu bleiben, hat die griechische Verwaltung 2 höhere Telegraphenbeamte nach Paris entsandt, um sich mit dem Hughes-Apparat vertraut zu machen.

Das Haupt-Materialienmagazin, welches unter der unmittelbaren Aufsicht der Telegraphendirection steht, wird entweder von dem einen der beiden Räthe der Centralabtheilung im Ministerium, oder von einem höheren Beamten verwaltet.

Diesem Magazine liegt die Beschaffung sämmtlicher Telegraphenmaterialien ob; es muß stets einen Vorrath derselben für wenigstens 6 Monate in Bereitschaft halten, und wenn die Verwendung eines Theiles in Aussicht steht, rechtzeitig die Neubeschaffung bei der Direction beantragen. Alle Einnahmen und Ausgaben werden sorgfältig gebucht; am Ende des Jahres werden die Bücher von der Rechnungskammer einer Prüfung unterzogen.

Die Apparate und Werkzeuge werden aus französischen und schweizerischen Werkstätten bezogen, während England den Draht und die eisernen Isolatoren, Stuttgart und Italien die Porzellan-Isolatoren und die eisernen Stützen liefern.

Als Telegraphenstangen wurden in den ersten Jahren nach Einführung der Telegraphie Stangen von Fichten-, Tannenholz und andern weichen Holzarten verwendet, seit mehreren Jahren kommen jedoch ausschließlich solche von Eichen- und Kastanienbäumen zur Anwendung. Die letzteren werden vom Auslande eingeführt und dauern erfahrungsmäßig bis 5 Jahre länger als eichene Stangen. Da sie jedoch bedeutend theurer sind, als die letzteren, und ihre Beschaffung schwieriger, so ist ihre Verwendung eine beschränkte geblieben. Gegenwärtig werden deshalb hauptsächlich eichene Stangen gesetzt, zu denen das Material aus den inländischen

[1]) 100 Lepta = 1 Drachme = 1 Frank. Ueber die griechischen Geldwährungsverhältnisse siehe Postarchiv von 1875 Nr. 13.

Digitized by Google

Wäldern entnommen wird. Die in Linie verwendeten Stangen sind (im Auslande) nach den Methoden von Boucherie, Kyan, Breant und Berthel zubereitet. Um sich auch in dieser Beziehung vom Auslande unabhängig zu machen, hat die griechische Telegraphenverwaltung einen höheren Beamten nach der Schweiz abgeordnet, um dort die Zubereitungsfrage zu studiren und Erfahrungen zu sammeln.

Die Isolatoren sind theils von Eisen, theils von Porzellan mit gußeiserner Kappe.

Der Draht war anfangs unverzinkter, jetzt verzinkter Eisendraht von 3 bz. 4 mm Durchmesser.

Der Instandhaltung der oberirdischen Leitungen stellen sich in Griechenland mannigfache Schwierigkeiten entgegen. Bei dem Mangel an Kunststraßen und Eisenbahnen[1]) überschreiten die Telegraphenlinien hohe Berge, winden sich durch Moräste und verfolgen ihren Pfad im Bette der Bergströme. Im Winter bedecken sich die Berge mit Schnee, die Sumpfniederungen stehen unter Wasser, die Bergströme schwellen an und treten aus; etwa erforderlich werdende Reparaturen sind im Winter daher nur unter erschwerenden Umständen, oft überhaupt nicht auszuführen.

Mit Genugthuung führt der Bericht an, daß trotz dieser Schwierigkeiten Unterbrechungen des Betriebes nur selten vorkommen.

Der Bau der oberirdischen Linien erfolgt durch Unternehmer, welche bei einer öffentlichen Bewerbung den Zuschlag erhalten, und denen von der Verwaltung die erforderlichen Geräthe und Materialien geliefert werden. Die Bauleitung und Aufsicht wird von Telegraphenbeamten oder Mechanikern ausgeübt.

Sofern nichtzubereitete Stangen zur Verwendung kommen, werden dieselben bis auf 1,20 m vom Stammende mit Asphalt bestrichen, und, normale Verhältnisse angenommen, 1 m tief eingesetzt. Der Abstand der Stangen von einander beträgt, wo nicht lokale Verhältnisse eine Abweichung bedingen, 70 m.

Die Revision der Linien ist entweder eine allgemeine oder eine theilweise. Jene Revisionen werden durch die betreffenden Unternehmer, diese durch die Leitungsaufseher oder durch Telegraphenbeamte vorgenommen.

Die Beaufsichtigung und Bewachung der Linien liegt Aufsehern ob, von denen ein Theil beritten ist, ein anderer seinen Dienst zu Fuß versieht. Die denselben zugetheilten Strecken sind 4 Wegstunden lang, und zwar haben die Aufseher zu Fuß etwas weniger als 4 Wegstunden, die zu Pferde etwas mehr abzupatrouilliren.

Diese Leute werden auf 4 Jahre vereidet, können jedoch vor Ablauf dieser Zeit entlassen werden, wenn sie sich eines Vergehens schuldig machen, oder dreimal disziplinarisch verwarnt worden sind. Nach Ablauf der 4jährigen Dienstzeit können sie auf weitere 4 Jahre verpflichtet werden, so lange sie das fünfzigste Lebensjahr nicht überschritten haben, und körperlich rüstig sind. Der Minister des Innern bestimmt ihren Wohnsitz und dürfen sie sich von demselben ohne spezielle Erlaubniß des Ministeriums nicht entfernen.

Ihre Pflicht ist, die Linien in ordnungsmäßigem Zustande zu erhalten. Nach den bestehenden Gesetzen ist ihnen jede Nebenbeschäftigung verboten, und ebenso-

[1]) Griechenland hat bis jetzt bekanntlich nur die kurze Strecke Eisenbahn von Athen bis zum Piräus.

Digitized by Google

wenig können sie zu irgend welchem Staats- oder Kommunaldienste herangezogen werden.

Die ersten Unterwasser-Linien wurden im Jahre 1859 zwischen dem Piräus, Syros und Chios gelegt, blieben aber nur sehr kurze Zeit betriebsfähig. Später nahm die Eastern Telegraph Company (limited), London den Betrieb in die Hand, legte neue Kabel, vergrößerte das Netz und errichtete auf Syros, Zakynthos und Corcyra Aemter, welche gemeinschaftlich mit denen des hellenischen Staates funktionirten.

Die genannte Company eignet folgende Kabel:

1. in den hellenischen Gewässern 273,5 (engl.) Meilen,
2. solche, die Hellas mit dem Auslande verbinden:
   a) zwischen Syros und Chios,
   b) » Zakynthos und Otranto,
   c) » Zakynthos und Kreta.

Außer dieser Gesellschaft hat sich auch die englische Mediterranean Extension Telegraph Company in Griechenland festgesetzt, welche das Kabel Corcyra-Otranto betreibt und ein eignes Amt in Corcyra hat.

Außerdem betreibt die griechische Regierung selbst 2 kleine Kabel — Rios und Antirrios, 1½ Meile und Poros ½ Meile.

Die Telegraphenwerkstatt ist seit 1867 in der Gewerbeschule untergebracht und steht unter der Oberaufsicht des Schuldirectors. Sie hat ein Personal von 1 Telegraphisten I. Klasse als Werkstattsvorsteher, 1 Hülfsarbeiter I. Klasse, 4 Mechanikern und 1 Lehrling.

Hier werden die Apparate ꝛc. in Stand gesetzt.

In der Gegenüberstellung der Einnahmen und Ausgaben begegnet man zunächst der Klage, daß die Ausgaben für Zwecke der Telegraphenverwaltung unverhältnißmäßig höher sind, als die Einnahmen. Als Grund hierfür wird geltend gemacht, daß die Telegraphie überhaupt nur dem Gemeinwohle dienen und keine finanziellen Zwecke verfolgen solle. Daher seien einerseits die Gebühren für Benutzung des Telegraphen gering bemessen, andererseits erheische die Anschaffung der erforderlichen Apparate und Linien-Materialien ganz bedeutende Summen. Namentlich müßten die meisten Materialien vom Auslande eingeführt werden, und dies, verbunden mit den Kosten des Transportes im Inlande, die sich wegen des Mangels an Kunststraßen und Eisenbahnen sehr hoch stellten, trage hauptsächlich dazu bei, daß ein Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben nicht erzielt werden könne. Als Beispiel wird angeführt, daß der Transport einer Stange ebensoviel koste, wie die Stange selbst, ja bisweilen noch mehr.

Schließlich wird noch hinzugefügt, daß eben wegen des erwähnten Mangels an Verkehrsstraßen der Handelsverkehr der Landesbewohner unter sich ein sehr geringer sei, der Telegraph deshalb, mit Ausnahme der Bewohner einiger Handelsplätze, von der Bevölkerung nur wenig benutzt werde, und fast ausschließlich der Staatskorrespondenz diene.

Aus der diesen Darlegungen folgenden Uebersicht ist die Entwickelung des griechischen Telegraphenwesens von dem Jahre 1862 an, in welchem zum ersten Male statistische Zusammenstellungen gemacht worden sind, zu ersehen.

Digitized by Google

Es waren vorhanden im Jahre	Aemter	von denen befördert wurden Telegramme	Telegraphenlinien wurden gebaut
1862	11	49 742	—
1863	12	55 997	—
1864	13	60 732	—
1865	21	79 827	—
1866	26	96 948	—
1867	26	100 687	—
1868	28	94 898	bis 1868 1254 km Linie.
1869	37	106 026	155 » »
1870	37	117 862	—
1871	41	132 268	138 » »
1872	48	175 155	145 » »
1873	50	186 181	140 » »
1874	53	183 475	110 » »
1875	60	216 615	409 » »

Griechenland erfreute sich demnach im Jahre 1876 eines Bestandes von
60 Telegraphenämtern,
2351 km Linie,
2491 » Leitung.

Spezifizirt man an der Hand des Verwaltungsberichts die finanziellen Ergebnisse des Jahres 1875, so stellen sich

I. die Einnahmen

auf: Einnahmen für Beförderung von Telegrammen ..	652 808,59 Dr.
davon ab: Gebührenantheile fremder Verwaltungen bz. Privatgesellschaften	253 831,08 »
bleiben	398 977,51 Dr.

II. Die Ausgaben

auf: Gehälter des Beamtenpersonals und sächliche Betriebskosten der Telegraphenämter	387 326,78 Dr.	
Unterhaltung, Bewachung ꝛc. der Linien	143 917,34 »	
Bau neuer Linien, Errichtung von Aemtern	43 534,90 »	
zusammen		574 779,02 Dr.

Es ergab sich mithin in dem gedachten Jahre eine Mindereinnahme von 175 801,51 Dr. oder 140 641,20 *M.*

47. Die Gotthardbahn.

Die Frage wegen Durchführung des Gotthardbahn-Unternehmens ist, wie bekannt, in Folge erheblicher Ueberschreitungen der ursprünglichen Kostenanschläge ins Schwanken gerathen. Von denjenigen Staaten, welche vertragsmäßig eine

Digitized by Google

Geldbeihülfe zugesichert hatten, ist es namentlich die Schweiz, welcher als Hauptinteressentin die Entscheidung über die Lösung der Frage zufällt. Die schweizer Bundesregierung hat deshalb vor einigen Monaten eine allgemeine Volksabstimmung darüber herbeigeführt, ob die vom Bundesrath zum Zweck der Durchführung des Baues ausgeworfene nochmalige Staatsbeihülfe gewährt werden solle oder nicht. Zwei Drittel sämmtlicher Stimmberechtigten haben sich an der Abstimmung betheiligt, obwohl es für Viele keine Kleinigkeit war, mitten im rauhen Alpenwinter zu den oftmals stundenweit entfernten Wahllokalen sich zu begeben.

Der Ausfall der Volksabstimmung hat bewiesen, daß das schweizer Volk die Bedeutsamkeit des Werkes richtig erkannt hat und nicht gewillt ist, vor Schwierigkeiten zurückzuweichen, welche man in anderen Ländern, wie in Frankreich und Italien beim Bau der Montenisbahn, in Oesterreich bei der Semmering- und Brennerbahn, zu überwinden verstanden hat.

Von den 383 000 abgegebenen Stimmen haben sich nicht weniger als 352 500 für die Gewährung der zur Vollendung des Unternehmens schweizerischerseits erforderlichen Staatsbeihülfe entschieden.

Das Gotthardbahn-Unternehmen ist in diesen Blättern von Beginn an zum Gegenstand fortlaufender Mittheilungen gemacht worden, in welchen die Bedeutung des Werkes für die deutschen Verkehrsinteressen beleuchtet, die finanzielle Betheiligung Deutschlands erwähnt und der Fortgang der Arbeiten, namentlich am Gotthardtunnel, in gewissen Zeitabschnitten verfolgt worden ist. Wenn in der letzten Mittheilung in der Nummer 17 des Post- und Telegraphen-Archivs Jahrgang 1877 nach der damaligen Lage der Dinge das seiner Vollendung bereits so nahe gerückte Unternehmen als ernstlich gefährdet oder doch mindestens auf lange Zeit hinausgeschoben bezeichnet werden mußte, so darf man jetzt, nachdem die erwähnte Volksabstimmung eine der Hauptschwierigkeiten beseitigt hat, der Zuversicht Raum geben, daß in nicht allzu ferner Zeit die Lokomotive von den Ufern des Rheins bis zum Po in einem Tage eilen wird.

Zu einer Zeit, als man an Eisenbahnen noch nicht dachte, hatte schon einmal die Schweiz auf der die direkteste Verbindung zwischen Deutschland und Italien vermittelnden Gotthardstraße den Verkehr zwischen beiden Ländern an sich gezogen, während Napoleon I. den Simplonpaß öffnete, Oesterreich den Weg über den Splügen, Sardinien jenen über den Bernardino zu nutzbaren Handelsstraßen umzugestalten suchte.

Die vielfachen Hemmnisse, welche die Natur auf der Gotthardstraße bereitete, machten sich aber mehr und mehr geltend und bald war dieser Weg beinahe völlig verödet, bis im Jahre 1830 der Kanton Uri im Verein mit einigen Nachbarkantonen die prächtige Straße zwischen Fluelen am Vierwaldstädtersee und Locarno und Lugano im Kanton Tessin herstellte. Noch einmal erlangte jetzt die Gotthardroute eine hervorragende Bedeutung nicht nur für den wandernden Bewunderer der Alpennatur, sondern auch, Dank ihrer zweckmäßigen Anlage, für den größeren Handelsverkehr. Aber schon ein Menschenalter später hatte die schnelllebige Zeit im Osten und im Westen die unbändigen Gebirgsriesen unter das Joch des Schienenstranges gebeugt, mit dem die einfache romantische Bergstraße den Wettstreit nicht länger mehr aufnehmen konnte.

Frankreich legte eine unmittelbare Eisenbahnverbindung mit Italien durch den Montcenis, Oesterreich über den Brenner an. Von einer Leitung des größeren

Digitized by Google

Handelsverkehrs über die Alpen auf einem anderen als diesen beiden Wegen konnte bald keine Rede mehr sein. Die Schweiz sah ein, daß sie ihre Rolle als Vermittlerin des Verkehrs zwischen Deutschland und Italien nur durch Herstellung eines leistungsfähigen Schienenweges durch ihr Gebiet wiederzuerlangen im Stande war. Deutschland und Italien hatten gleichfalls ein hervorragendes Interesse daran, ihren Handelsverkehr auf kürzestem Wege und ohne die Konkurrenz der beiden großen Nachbarstaaten vermittelt zu sehen. Das Haupthinderniß lag aber gerade an der Schweiz, oder vielmehr an der eigenartigen landschaftlichen Gliederung der Eidgenossenschaft.

Die französisch sprechenden westlichen Kantone verlangten die Führung der Linie über oder durch den Simplon zum Anschluß an die Rhonethalbahn. Die Ostkantone traten mit aller Macht für die Linie über den Lukmanierpaß ein, verbunden mit einer Eisenbahn von Chur nach dem Bodensee. Die Mittelkantone, darunter die reichsten und mächtigsten, wie Zürich und Bern, verlangten die Gotthardlinie, welche auch die Zustimmung der italienischen und deutschen Regierung fand. Der letztere Plan drang deshalb durch, aber die Gegenströmung der diesem Plan ungünstig gestimmten Kantone war kräftig genug, um die Gewährung einer Staatsbeihülfe aus der Bundeskasse zu hintertreiben, obwohl die schon seit dem Jahre 1852 ins Werk gesetzten topographischen Aufnahmen und anderen technischen Vorarbeiten die erheblichen Vorzüge dieser Linie klargelegt hatten.

Im Oktober 1871 kam endlich der Staatsvertrag zwischen dem Deutschen Reich, Italien und der Schweiz zu Stande, in welchem sich die vertragschließenden Theile zur Unterstützung des Gotthardunternehmens mit einer Gesammtbeihülfe von 85 Millionen Franken verpflichteten. Davon übernahm Italien 45 Millionen, Deutschland und die Schweiz je 20 Millionen. Die Aufbringung des schweizer Beitrages erfolgte durch die fünfzehn beim Bau der Gotthardbahn hauptsächlich interessirten Kantone nebst der schweizer Centralbahn und der schweizer Nordostbahn. Von jenen 85 Millionen waren $\frac{2}{3}$ für den großen Tunnel, $\frac{1}{3}$ für die übrigen Strecken bestimmt. Man nahm an, daß diese Summe im Verein mit dem Kapital der den Bau unternehmenden Eisenbahngesellschaft ausreichend sein würde, die ganze Strecke von Zug bis Lugano auszuführen.

Die Gotthardbahn-Gesellschaft konstituirte sich am 6. Dezember 1871, nachdem ihre Statuten durch den schweizerischen Bundesrath genehmigt worden waren. Das gesammte Aktienkapital belief sich auf 102 Millionen Franken zum Zinsfuß von 6 bz. 5 Prozent. Es war mithin ein Gesammtkapital von 187 Millionen vorhanden. Auf dieselbe Summe beliefen sich die Kostenanschläge. Nach den ersten Jahren der Bauausführung zeigte es sich indessen, daß die Kostenanschläge, deren Aufstellung schon im Jahre 1864 erfolgt war, bei der inzwischen eingetretenen erheblichen Steigerung der Arbeitslöhne, Materialienpreise u. s. w. weit hinter dem wirklich erforderlichen Bauaufwand zurückblieben.

Die Gotthardbahn-Gesellschaft machte alle Anstrengungen, ihr Aktienkapital entsprechend zu verstärken. Man mußte jedoch einsehen, daß trotz alledem die Vollendung des Baues nur dann sich ermöglichen ließ, wenn auch zu den ursprünglichen Staatsbeihülfen entsprechende Zuschüsse geleistet werden würden.

Von den verschiedenen Vorschlägen, welche theils von der Direction der Gotthardbahn-Gesellschaft, theils von Abgeordneten der betheiligten Staaten zum Zwecke der Herstellung des finanziellen Gleichgewichts gemacht wurden, fanden schließlich

Digitized by Google

die auf der Luzerner Konferenz im Jahre 1877 gefaßten Beschlüsse übereinstimmende Billigung.

Danach erklärten sich Deutschland und Italien zur Gewährung weiterer Staatsbeihülfen von je 10 Millionen Franken, die Schweiz zu einer solchen von 8 Millionen Franken bereit. Die verfassungsmäßige Genehmigung des deutschen Reichstages zur Gewährung der deutscherseits übernommenen Subvention erfolgte, wie bekannt, in der ersten Session des Jahres 1878. Die schweizer Bevölkerung gab ihre Einwilligung, wie im Eingang dieser Darstellung näher erwähnt, erst nach längerem Kampfe der Parteien. Neben der Subventionirungsfrage hatte die Luzerner Konferenz die technische Lage des Unternehmens einer genauen Prüfung durch eine Sachverständigen-Kommission unterwerfen lassen und auf Grund der abgegebenen Gutachten eine Reihe von Abänderungen der ursprünglichen Konzessionsbedingungen herbeigeführt.

Die wesentlichsten der getroffenen neuen Bestimmungen sind folgende:

»Damit die Gotthardbahn die Bedingungen einer großen internationalen Linie erfüllen kann, darf sie in ihrem höchsten Punkte 1162,5 m Meereshöhe nicht übersteigen.

Der Kurvenradius soll nicht weniger als 300 m betragen, in Ausnahmefällen kann jedoch auf kurze Längen ein solcher von 280 m zur Anwendung kommen.

Als Maximalsteigung wird festgesetzt: 25‰ zwischen Gurtnellen und Göschenen, sowie zwischen Fiesso und Airolo; 26‰ zwischen Erstfeld (Silonen) und Gurtnellen und zwischen St. Pellegrino und Fiesso; 27‰ zwischen Bodio und St. Pellegrino und zwischen Giubiasco und Bironico (Monte Ceneri).

Der große Tunnel zwischen Göschenen und Airolo soll geradlinig erstellt werden, mit Ausnahme der ungefähr 125 m langen Anschlußkurve bei Airolo. Derselbe wird für zwei Geleise gebaut. Ferner sind überall, wo später die Erweiterung des Planums während des Betriebs nicht mehr möglich wäre oder bedeutende Mehrkosten verursachen würde, wie z. B. bei langen Tunnels, großen Brücken, Stützmauern, Dämmen ꝛc., diese Arbeiten sogleich für zwei Geleise vorzunehmen.

Alle anderen Linien können eingeleisig gebaut werden.«

Es würde zu weit führen, auf alle einzelnen Abänderungen der Konzessionsbedingungen, sowie auf die Maßnahmen näher einzugehen, welche theils in der Ausführung begriffen, theils geplant sind, um das Unternehmen gegenüber den aufgetretenen finanziellen Schwierigkeiten und ohne Schädigung der späteren Betriebsfähigkeit möglichst rasch zu Ende zu führen. Der hierfür sich näher Interessirende findet eingehende Aufschlüsse namentlich auch über die in Betracht kommenden technischen Fragen in einer neueren Schrift des Ingenieurs F. Rinecker[1]), in welcher sich der genannte Verfasser die Aufgabe gestellt hat, alle Verhandlungen, Berichte, Vorschläge, Berechnungen u. s. w., deren bisher zerstreute Veröffentlichung bereits eine stattliche »Gotthard-Literatur« geschaffen hat, unter sorgfältiger Auswahl des wichtigeren Materials übersichtlich zusammenzustellen.

Ueber den Kernpunkt des Unternehmens, den großen Gotthardtunnel, dessen Fortschreiten im Archiv für Post und Telegraphie vom Anbeginn der Arbeiten bis

[1]) Das Gotthard-Unternehmen. Eine Zusammenstellung der wichtigsten Projekte in technischer und finanzieller Beziehung. Von F. Rinecker, Ingenieur. Mit einer Uebersichtskarte. 239 S. gr. Oktav. München, Theodor Ackermann, 1878.

Digitized by Google

zum Stande am 31. Dezember 1875 verfolgt worden ist, wäre Folgendes nachzutragen.

Am Ende des Jahres 1876 hatte der Richtstollen von der Nordseite her die Länge von 3816,5 m, von der Südseite eine solche von 3619,6 m erreicht. In dem Zeitraum von Ende 1876 bis letzten Juni 1878 war derselbe an der Nordseite um weitere 1830,5 m, an der Südseite um 1455 m vorgerückt. Die Länge des Richtstollens belief sich mithin am letzterwähnten Zeitpunkte auf 5647 m an der Nordseite, 5074,6 m an der Südseite, zusammen auf 10721,6 m. Da die Länge des fertigen Richtstollens auf 14920 m angenommen ist, so werden, wenn man die Durchschnittsleistung der letzten drei Jahre mit ungefähr 2212 m in Betracht zieht, die Bohrarbeiter mit Ende des Jahres 1879 tief drinnen in dem Berge, der bisher das Haupthinderniß der St. Gotthardbahn gebildet hat, aufeinander treffen.

Man darf annehmen, daß die Voraussetzungen der Luzerner Konferenzbevollmächtigten, welche als Termin der Vollendung sämmtlicher Bauarbeiten am großen Gotthardtunnel den 1. Oktober 1881 in Berechnung gezogen haben, jedenfalls Erfüllung finden werden und daß alsdann der Eröffnung der Gotthardbahn kein Hinderniß mehr entgegenstehen wird.

II. Kleine Mittheilungen.

Postberichte aus der Zeit des Heiligen Römischen Reiches. Aus dem Anfang des achtzehnten Jahrhunderts sind eine Anzahl gedruckte Postberichte von Kaiserlichen Reichs-Postämtern erhalten, welche ein Bild von dem Umfang des Postverkehrs der betreffenden Städte zu jener Zeit liefern. Der älteste derselben ist vom Jahre 1701 und von dem Postamte in Mainz aufgestellt. Derselbe lautet wie folgt:

»Verzeichniß, auff was Tagen und Stunden die Ordinarie Posten allhier zu Maynz in dem Kayserlichen Reichs Post Ambt ankommen und hinwider spedirt werden.

Ankommende Posten		Abgehende Posten
Mittwochs umb 12 Uhr Mittags.	Paris, Metz, Tryer, Luxenburg, Lyser.	Sambstags deß Mittags umb 12 Uhr.
Mittwoch und Sonntags umb 11 Uhr deß Mittags.	Wölstein, Gantz Lotteringen, Zweybrücken, Creutznach, Untere Pfaltz, Kirn, Dahun, Eckweiler.	Dienstags und Sambstags umb 12 Uhr deß Mittags.
Dienstags und Sambstags umb 9 Uhr Morgens.	Antwerben, Brüssel, Londen, Dornick, Mons, Gantz Niederland, Lingen, Baccarach, Oberwesel, St. Gowart, Coblentz, Bonn, Cölln, Gantz Hollandt, Lüttig, Münster, Osnabrück, Aachen, Baderborn.	Mittwochs und Sambstags umb 9 Uhr deß Abends.

Digitized by Google

Ankommende Posten		Abgehende Posten
Sonntags und Donnerstags umb 6 Uhr deß Abends.	Pohlen, Ungarn, Böhmen, Gantz Oesterreich, Schlesien, Mähren, Regenspurg, Nürnberg, Mergentheim, Gantz Schwaben, Tyrol, Saltzburg, Gantz Franckenland.	Dienstags und Sambstags umb 8 Uhr deß Morgens.
Sonntags umb 6 Uhr deß Abends.	Augspurg, München, Gantz Bayern, Constantz, Trient, Mayländt, Turin, Rom, Venedig, Gantz Italien.	Dienstags und Sambstags umb 8 Uhr deß Morgens.
Sonntags und Mittwochs umb 6 Uhr deß Abends.	Basel, Zürich, Genff, Gantze Schweitz, Ober und Unter Elsaß, Speyer, Heilbronn, Gantze Ober Pfaltz, Heydelberg, Cannstatt, Stuckart, Gantz Württemberg, Und Badische, Eßlingen und Bruchsell.	Sambstags und Dienstags Früh umb 8 Uhr.
Sonntags und Donnerstags umb 6 Uhr deß Abends auch Montags.	Dreßden und Gantz Sachsen, Berlin, Breßlaw, Coppenhagen, Stockholm, Holsteinischen, Vogtland, Erfurt, Eysenach, Gotha, Gantz Thüringen und Eichßfeld, Cassel in Hessen, Westphalen.	Sonntags und Donnerstags umb 9 Uhr deß Abends.

Nacher Franckfurt gehet alle Tage die Ordinarie umb 9 Uhr deß Abends Und kombt an alle Tage umb 6 Uhr deß Abends.

Damit alle Posten zu gebührender und ordentlicher Zeit zu Franckfurt und Mayntz einkommen und wieder spedirt werden können, auch Chur- und Fürsten deß Römischen Reichs, als Kauff und Handels Leuthen in Ihrer Obliegenheiten auch Commercien nicht verhindert werden mögen, als müssen alle Brieff dem Kayserlichen Reichs Post Ambt allhier zu Mayntz noch vor obangezogener Stunden eingegeben werden.«

Von etwas späterem Datum sind Postberichte von München, Heilbronn, Augsburg, Ulm, Frankfurt am Main, Dresden, Carlsbad, Wetzlar und Regensburg. Der Augsburger Postbericht enthält außer den auf den Gang der ankommenden und abgehenden Posten bezüglichen Bekanntmachungen noch eine »Tax-Ordnung, wie solche beim Kayserlichen Reichs Post Ambt in Augspurg von Alters hero observiert worden«. Nach derselben wurden erhoben in Augsburg für einen einfachen Brief nach München 4 Kr., von einem doppelten 6 Kr., von Packeten von der Untz 6 Kr. Außer für München sind noch die Brief- und Packet-Taxen für eine größere Anzahl Orte und Länder angegeben, mit dem Bemerken jedoch, daß die Taxe für fremde Länder nur bis zu einem bestimmten Orte im voraus entrichtet werden könnte.

Der Regensburger Postbericht (vom Jahre 1723) enthält am Schlusse eine Tabelle der für Estafetten nach bestimmten Orten zu erhebenden Gebühren. Dort heißt es: »Nun folgt auch der Stafetten-Tax, und wird dem alten Herkommen nach von der Meil 30 Kr. auch den Postbeambten vor den Expeditions, als Correpondenz- und Stündenzettel und was darzu vonnöthen, vor jede Stafetta ohne Unterschied bezahlt 1 Fl. 30 Kr.«

Die meisten »Verzeichnisse« schließen mit der Ermahnung an das Publikum,

Digitized by Google

seine Briefe und Sachen rechtzeitig aufzuliefern. Bezüglich der ankommenden Korrespondenz heißt es dann weiter: »Das ankommende aber kann wegen der unter Weegs leicht und oftermalen vorfallenden Hindernussen so eigentlich und auff eine gewisse Stunde nicht, sondern nur ungefehr gesetzt werden«.

Bei den wenig entwickelten Verkehrsverhältnissen jener Zeit kann es nicht allzusehr auffallen, wenn es in einigen Postberichten, z. B. in denen von Ulm, Wetzlar und Heilbronn heißt, daß an bestimmten Tagen der Woche überhaupt keine Posten ankommen oder abgehen.

Anwendung des Heliographen in neuerer Zeit. Während des Krieges der Engländer mit den Zulu's haben erstere wiederholt von dem Heliographen mit Vortheil Gebrauch gemacht, z. B. um das Fort Ekowe während seiner Einschließung durch die Zulu's mit dem in seinen rückwärtigen Verbindungen nicht gestörten Fort Tenedos in teleoptische Kommunikation zu setzen.

Dieses jetzt zur Verwendung kommende Instrument, dessen Prinzipien längst bekannt sind (beispielsweise haben Gauß und Bessel bei den von ihnen ausgeführten Triangulationsarbeiten Heliographen eigener Konstruktion erfolgreich benutzt), ist von einem in der persischen Telegraphenverwaltung beschäftigten Engländer, Namens Mance, anscheinend besonders für Feldzugszwecke konstruirt worden. Die Kolonialregierung von Indien hat denselben im Winter 1877/78 im Afridi-Kriege und neuerdings in dem Feldzug gegen Afghanistan mehrfach erprobt; es sollen mit seiner Hülfe teleoptische Mittheilungen auf Entfernungen von 60 englischen Meilen gemacht worden sein. Auch in Neu-Süd-Wales werden mit dem Mance'schen Heliographen seit Kurzem Versuche angestellt, welche günstige Ergebnisse liefern. Ebenso ist der Apparat seit Kurzem in Spanien zwischen Madrid und Algeciras bz. Ceuta in Gebrauch, und man hofft durch Errichtung ständiger heliographischer Aemter an den spanischen und nordafrikanischen Küsten die Legung von Kabeln durch die Meerenge von Gibraltar, deren Unterhaltung erfahrungsmäßig mit vielen Schwierigkeiten verbunden ist, ersparen zu können. Auch die Verbindung einiger westindischen Inseln mittels des Heliographen ist in Aussicht genommen. Derselbe ist außerdem eingeführt in dem Heerwesen von Nordamerika, Frankreich und Belgien.

Unzweifelhaft ist dies Instrument, wie auch die vor längerer Zeit in der deutschen Armee angestellten Versuche ergeben haben, da wo man der Verbindung mittels des elektrischen Telegraphen entbehren muß, ein werthvolles Kommunikationsmittel, ganz besonders in wilden Gegenden für einzeln marschirende, durch weite Entfernungen getrennte Truppenkörper, jedoch wesentlich nur für solche Länder, in denen auf dauernden Sonnenschein gerechnet werden kann. Wo dies nicht der Fall ist, erübrigt nur die Verwendung von Lampenlicht oder elektrischem Licht und die Benutzung der Nacht zur Signalgebung: auch dies ist sowohl in neuerer Zeit, als früher vielfach versucht worden, jedoch nicht mit gleichmäßig gutem Erfolg.

Schnelligkeit der Zeichengebung mittels des Typendruckapparates von Hughes. Nach den neuerdings von Professor Hughes selbst angestellten Versuchen, wozu ein unterseeisches Kabel mit einer Kupferader von 0,064 engl. Zoll und einer Isolationshülle von 0,069 engl. Zoll Dicke benutzt wurde,

Digitized by Google

vergeht zwischen dem Moment der Stromentsendung und dem Entstehen eines Zeichens auf dem Typendruckapparat bei Einschaltung eines Kabelstückes

von	75	engl. Meilen	0,025	Sekunde,
»	150	» »	0,045	»
»	225	» »	0,080	»
»	300	» »	0,115	»
»	375	» »	0,140	»
»	450	» »	0,160	»

Whitehouse fand bei Einschaltung des atlantischen Kabels von 1858 mit einer Litze aus sieben Kupferdrähten, je 0,028 engl. Zoll dick, und einer isolirenden Hülle aus drei Guttaperchalagen, zusammen 0,148 engl. Zoll stark, daß zwischen dem Stromeintritt in die Leitung und dem Erscheinen eines Zeichens am gewöhnlichen Relais verging bei einer Kabellänge von

145	engl. Meilen.....	0,14	Sekunde,
247	» »	0,34	»
494	» »	0,79	»

III. Zeitschriften-Ueberschau.

1) **L'Union postale.** Journal publié par le bureau international de l'Union générale des postes. No. 6. Berne, 1er Juin 1879.
Das schweizerische Postwesen zur Zeit der Helvetik. — Die Anfänge der Posteinrichtungen in England. — Die »Association amicale des Postes et des Télégraphes« in Paris. — Mittheilungen.

2) **Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten. Nr. 24. Berlin, 13. Juni 1879.
Die Eisenbahn-Tarifreform — Die Bahnposten des deutschen Reichs-Postgebiets (Schluß). — Personal-Nachrichten. — Betriebswesen. — Vereinswesen. — Kleine Mittheilungen. — Korrespondenzen. — Panama-Kanal. — Vermischtes. — Redaktionsschalter. — Feuilleton.

3) **Das Ausland.** Ueberschau der neuesten Forschungen auf dem Gebiete der Natur-, Erd- und Völkerkunde. Von Fr. v. Hellwald. Nr. 22. Stuttgart, 2. Juni 1879.
Die Dolomitriffe von Südtirol und Venetien. — Ein Blick auf Nowaja-Semlja. — Aus Neu-Oesterreich. — Die Süd-Pacific-Eisenbahn. — Neueste Ausgrabungen in Rom. — Vom Büchertisch. — Ueber Oberst Prschewalski's Reise. — Straußenzucht. — Die höhere Lebensdauer des weiblichen Geschlechts in Europa. — Zur Preßstatistik Großbritanniens.

4) **Russische Revue** ꝛc. VIII. Jahrg. 4. Heft. 1879.
Fr. A. Wolf, der Philologe, und die Universität Charkow (1807—1808). Von Dr. Georg Schmid. — Die landwirthschaftliche Produktion Rußlands nach dem Flächenraum der einzelnen Gouvernements. Von Friedr. Matthäi. — Die historische Bedeutung der Wolga. — Kleine Mittheilungen. — Revue russischer Zeitschriften. — Russische Bibliographie.

Herausgegeben im Auftrage der Kaiserlichen Post- und Telegraphenverwaltung.

Berlin, gedruckt in der vormaligen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (unter Reichsverwaltung).

Digitized by Google

Archiv für Post und Telegraphie.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

№ 12. Berlin, Juni. 1879.

Inhalt: I. Aktenstücke und Aufsätze: 48. Die Postverwaltung der Vereinigten Staaten von Amerika während des Jahres 1877/78. — 49. Die Post-Dampfschiffverbindungen nach Südamerika und ihr Werth für die Entwickelung des überseeischen Handels. — 50. Die Lüneburger Haide.

II. Kleine Mittheilungen: Die Einnahmen der französischen Post- und Telegraphenverwaltung. — Neue Kabel zwischen Europa und Amerika. — Die indischen Staats-Telegraphenlinien im Jahre 1876/77. — La lumière électrique.

III. Literatur des Verkehrswesens: Erster Jahresbericht des Vereins für Erdkunde in Metz für 1878.

IV. Zeitschriften-Uebersicht.

I. Aktenstücke und Aufsätze.

48. Die Postverwaltung der Vereinigten Staaten von Amerika während des Jahres 1877/78.

Dem vor Kurzem veröffentlichten Jahresbericht des General-Postmeisters in Washington entnehmen wir die folgenden Angaben über die Verhältnisse der Postverwaltung der Vereinigten Staaten von Amerika während des am 30. Juni 1878 beendigten Rechnungsjahres.

An Postwerthzeichen wurden abgesetzt:

Freimarken und gestempelte Briefumschläge.....	900 431 368	Stück	im	Werth	von	25 163 591,46 Dollars,
Streifbänder ...	27 200 500	»	»	»	»	304 645,60 »
Postkarten	200 630 000	»	»	»	»	2 006 300,00 »
Dienstfreimarken ꝛc.	32 334 785	»	»	»	»	1 092 647,70 »
Im Ganzen mithin	1 160 596 653	Stück	im	Werth	von	28 567 184,76 Dollars.
Dagegen betrug der Werth der im Vorjahre verkauften Freimarken ꝛc.						26 525 836,47 »
Der Erlös ist mithin gestiegen um						2 041 348,29 Dollars

(7,69 pCt.), oder nach Abzug des Werths der Dienstfreimarken ꝛc. 1 975 169,20 Dollars (7,74 pCt.). Am meisten, nämlich um 18 pCt., hat der Absatz von Postkarten,

Digitized by Google

nächstdem mit 12,05 pCt. der von Zeitungs- bz. Streifband-Freimarken und Bändern zugenommen, wogegen sich die Einnahmen aus dem Verkauf von Freimarken bz. gestempelten Briefumschlägen nur um 7,07 pCt. bz. 5,72 pCt. gehoben haben.

Aus den von den Verlegern und Händlern aufgelieferten Zeitungssendungen ergab sich für die Verwaltung eine Portoeinnahme von 1 025 180,98 Dollars (um 461,82 Dollars mehr als im Vorjahr).

Einschreibsendungen kamen 4 898 804 Stück zur Auflieferung, von diesen waren 4 744 811 nach Orten des Inlandes und 153 993 nach dem Auslande gerichtet; der Gebührenertrag für dieselben belief sich im Ganzen auf 414 990,40 Dollars (fast 13 pCt. mehr als im Vorjahr). Eingeschriebene dienstliche Sendungen, namentlich solche des Schatzamtes und der Postanstalten mit Werthpapieren aller Art, gelangten 404 003 zur Beförderung; der Gesammtwerthinhalt dieser Sendungen wird auf mehr als 157 Millionen Dollars veranschlagt. Verlustfälle sind wenig eingetreten; es trifft einer auf je 9140 der beförderten Sendungen.

Vom 1. Oktober 1877 ab ist nachgegeben worden, auch Sendungen der sogenannten 3. Klasse (sie umfaßt alle Beförderungsgegenstände, welche weder zu den eigentlichen Briefen, noch zu den Postkarten oder Zeitungssendungen gerechnet werden können) unter Einschreibung zu versenden. Wie sich schon jetzt herausgestellt hat, ist hierdurch nicht allein einem allgemeinen Bedürfniß genügt, sondern auch der Postkasse eine ergiebige Einnahmequelle eröffnet worden.

Das Postdepartement in Washington gehörte bisher zu den wenigen Postverwaltungen, welche grundsätzlich die Gewährung von Entschädigungen für den Verlust von Einschreibsendungen verweigern. Wie indeß aus dem vorliegenden Bericht hervorgeht, hat sich nun auch die amerikanische Verwaltung entschlossen, dem Kongreß einen Gesetzentwurf vorzulegen, nach welchem dieselbe für den Verlust oder die Vernichtung eingeschriebener Sendungen bis zu einem bestimmten Betrage ersatzpflichtig gemacht werden kann. Die amerikanische Postverwaltung bringt hierdurch lediglich eine Prinzipienfrage zum Austrag, denn die der Postkasse erwachsende Mehrausgabe wird, wie der Bericht zugiebt, bei der geringen Zahl von Verlustfällen eingeschriebener Sendungen voraussichtlich wenig erheblich sein.

Die Portofreiheit der Abgeordneten und höheren Beamten des Kongresses, welche vor einigen Jahren aufgehoben wurde, ist, zum großen Leidwesen der Postverwaltung, für alle nicht zu den eigentlichen Briefen gehörigen Beförderungsgegenstände wieder eingeführt worden. Es scheint, daß die Betheiligten von dieser Vergünstigung den ausgiebigsten Gebrauch machen, und der Post nicht allein Centnerlasten von Büchern und Skripturen, sondern auch Pflanzen, Sträucher, überhaupt alle erdenklichen Gegenstände zur portofreien Beförderung überliefern.

Die Betriebsergebnisse der Centralstelle für die Behandlung der unbestellbaren Sendungen weichen wenig von denen früherer Jahre ab. Dem Büreau gingen im Laufe des Jahres 3 186 805 solcher Sendungen zu (im Vorjahre 3 288 290), im Durchschnitt mithin täglich 10 181 (gegen 10 676 im Vorjahre). Wie hieraus ersichtlich, hat eine geringe Verminderung in der Zahl dieser Sendungen stattgefunden. Unter denselben befanden sich über 2 Millionen gewöhnlicher Briefe, 385 700 Stück Lokalbriefe, 209 432 aus dem Ausland eingegangene und 101 942 nach dem Ausland bestimmte Sendungen u. s. w. Wegen unzureichenden Portos wurden 304 689 Sendungen von der Beförderung ausgeschlossen, 66 007 waren fehlgeleitet, bei 7587 fehlte die Adresse, 2066 mußten wegen des nicht postfähigen

Digitized by Google

Inhaltes zurückgehalten werden und 5660 waren eingeschrieben. Geld fand sich in 19145 dieser Briefe zum Betrage von 29995,90 Dollars vor; in einer großen Anzahl von dergleichen Sendungen wurden außerdem Wechsel, Money-Orders und Einlagen ähnlicher Art mit einem Gesammtwerth von mehr als 1 Million Dollars vorgefunden. Fast 25000 enthielten Photographien, etwa 44500 Freimarken ꝛc., 38325 Pretiosen, Bücher, Kleidungsstücke und Gegenstände anderer Art von größerem oder geringerem Werthe.

Verlust- und Beraubungsfälle kamen während des Jahres im Ganzen 14511 zur Untersuchung; von denselben betrafen 2582 Fälle eingeschriebene, die übrigen gewöhnliche Briefpostsendungen. Die letzteren sollen theils in baarem Gelde, theils in Werthpapieren über 400000 Dollars enthalten haben; zwei Drittel aller Fälle dieser Art konnten in befriedigender Weise aufgeklärt werden; bezüglich der übrigen schweben die Ermittelungen größtentheils noch. Von den in Nachfrage gezogenen Einschreibsendungen müssen 840 als wirklich verloren betrachtet werden. Der Werthinhalt derselben wird auf mehr als 23500 Dollars geschätzt; für 304 dieser Sendungen wurde in Höhe von zusammen 6248,12 Dollars Ersatz geleistet (welchen die betheiligten Beamten zu tragen hatten). Beraubungen von Einschreibsendungen kamen in 611 Fällen zur Anzeige; in 96 derselben gelang es, die entwendeten Beträge, zusammen 6311,13 Dollars, wieder herbeizuschaffen und den rechtmäßigen Eigenthümern zurückzustellen.

Verhaftet wurden im Laufe des Jahres wegen Uebertretung der Postgesetze oder wegen Vergehen gegen das Eigenthum der Verwaltung oder die derselben angehörigen Beamten 554 Personen; darunter befanden sich 166 Postbeamte und 132 Personen, welche wegen schwerer Verbrechen, wie Einbruch in Postdienstlokale, Straßenraub, begangen an Posten und Boten u. s. w., angeklagt waren. Nur 13 der Angeklagten wurden freigesprochen, und 154 befinden sich noch in Untersuchungshaft. Unter den verhafteten Postbeamten finden sich u. a. 62 Postmeister und 28 Postmeistergehülfen, 29 Clerks, 13 Briefträger, 25 Postillone, 14 andere im Postdienste beschäftigte Personen.

Als fruchtbarster Boden für ungesetzliche Handlungen gegen die Postverwaltung haben sich bisher im Allgemeinen die westlichen Staaten der Union gezeigt; indeß ist hierin in neuerer Zeit eine Abnahme eingetreten, namentlich haben die Angriffe und Raubanfälle auf die Posten sehr abgenommen. Zum Theil darf dies als eine Folge der Belohnungen angesehen werden, welche mit Genehmigung des Kongresses von der Postverwaltung den Personen gezahlt wurden, welche zur Ermittelung der Verbrecher behülflich waren. Die für diesen Zweck ausgesetzte Summe belief sich auf 20000 Dollars jährlich; dieselbe mußte indeß aus den für die Besoldung der untersuchungsführenden Beamten (Special Agents) bestimmten Fonds entnommen werden. Um die sonstigen Einnahmen dieser Beamten nicht zu schmälern, blieb daher nichts übrig, als deren Zahl einzuschränken. Da sich hieraus aber andere Uebelstände entwickelten, so beabsichtigt die Postverwaltung für den nächsten Etat eine Erhöhung des Besoldungsfonds der Aufsichtsbeamten um obigen Betrag oder einen besonderen Fonds von 20000 Dollars für Untersuchungszwecke zu beantragen.

Der Beförderungsdienst. Am Ende des abgelaufenen Jahres hatte die amerikanische Postverwaltung mit 5996 verschiedenen Unternehmern Postfuhrverträge abgeschlossen. Die Zahl der Postkurse war von 9234 im Vorjahre auf 9917 gestiegen (darunter 1000 auf Eisenbahnen) mit einer Gesammtlänge von

Digitized by Google

301 966 engl. Meilen oder 485 803 km; die aufgewendeten Kosten betrugen 16 034 021 Dollars (etwas über 64 Millionen Mark) und mit Hinzurechnung der Besoldungen aller im Beförderungsdienst verwendeten Beamten, Postillone ꝛc. 19 262 421 Dollars (gegen 77 Millionen Mark). Im Vergleich zum Vorjahre hatte die Länge der Postkurse um 9146 engl. Meilen[1]), der Betrieb auf denselben um fast 11 Millionen engl. Meilen zugenommen. Aber auch die Kosten waren um 649 126 Dollars, und bei Hinzurechnung der Löhnungen ꝛc. des Personals um 733 183 Dollars[2]) gestiegen.

Die amerikanische Verwaltung theilt den Beförderungsdienst, je nachdem derselbe auf Eisenbahnen, auf Wasserstraßen und auf anderen Wegen stattfindet, in drei verschiedene Klassen ein. Die vorerwähnten Zahlen vertheilen sich auf diese drei Klassen in folgender Weise. Es betrugen bei den Postkursen auf

	Eisenbahnen:	Wasserstraßen:	Landwegen:
die Länge.....	77 120 Meil. (124 086 km)	18 609 Meil. (30 042 km)	206 777 Ml. (332 704 km)
der jährliche Betrieb .	92 120 395 Meil. (149 221 716 km)	4 629 298 Meil. (7 448 544 km)	61 435 682 Ml. (98 850 012 km)
die jährlichen Betriebskosten	9 566 595 Doll. (38 266 380 ℳ)	752 483 Doll. (3 009 932 ℳ)	5 714 943 Doll. (22 859 772 ℳ)
Betriebskosten für die Meile (1,609 km).	10,38 Cents (41,52 Pf.)	16,25 Cents (67,00 Pf.)	9,30 Cents (37,20 Pf.)

Wie aus vorstehender Uebersicht hervorgeht, sind die Kosten des Postdienstes auf den Eisenbahnen, absolut genommen, die bedeutendsten. Die Verminderung derselben liegt daher auch der amerikanischen Postverwaltung bei ihren ohnehin ungünstigen finanziellen Verhältnissen sehr am Herzen. Der Kongreß ist ihr in diesem Streben zu Hülfe gekommen, und hat sowohl in dem abgelaufenen, wie in dem vorhergehenden Jahre Ermäßigungen von 10 bz. 5 Prozent der den Eisenbahnen für die Beförderung der Posten gesetzmäßig zustehenden Entschädigungen zu Gunsten der Postverwaltung angeordnet. Die Unzufriedenheit der Eisenbahnverwaltungen über diese Maßnahme ist sehr groß und allgemein; die hervorragendsten derselben haben formellen Protest erhoben; viele haben erklärt, die Post nur vorläufig weiter befördern zu wollen, um dem Publikum gefällig zu sein, dessen Interessen auf das Empfindlichste geschädigt werden würden, sobald die Eisenbahnen ihre Drohungen zur Ausführung bringen und die Post nicht weiter führen sollten. Uebrigens steht der Erlaß eines neuen Gesetzes bevor, welches diese Entschädigung nach neuen Grundsätzen regeln wird. Während diese Entschädigungen nämlich bisher lediglich nach dem Gewicht der beförderten Posten berechnet wurden, soll in der Folge die Länge der Linien, sowie Schnelligkeit und Häufigkeit des Transports den betreffenden Berechnungen zum Grunde gelegt werden. Man erwartet, durch diese Maßnahmen den Beschwerden der Eisenbahngesellschaften abzuhelfen, ohne das Staats- bz. das Postinteresse zu schädigen.

Trotz der Herabsetzung der Vergütungen sind die Ausgaben, wie aus dem

[1]) 1 engl. Meile = 1,600 km.
[2]) 1 Dollar ungefähr 4 ℳ.

Digitized by Google

vorher Angeführten ersichtlich, im verflossenen Jahre erheblich gestiegen, und über den Etatsansatz um den Betrag von mehr als 300 000 Dollars hinausgegangen. Auch für das laufende Jahr bereitet sich, wie schon jetzt erkannt werden kann, ein erhebliches Defizit vor. Um diesem vorzubeugen, sollte, wenn der Kongreß hierzu seine Einwilligung giebt, der Bahnpostdienst vom 1. Januar 1879 auf einzelnen, weniger erheblichen Linien ganz eingestellt, auf anderen eingeschränkt werden.

Die Kosten des überseeischen Postverkehrs sind verhältnißmäßig gering. Am meisten wird auf die Unterhaltung des Verkehrs nach Europa aufgewendet, nämlich 152 661,13 Dollars. An diesem Betrage hat den Hauptantheil, wie gewöhnlich, die Cunard-Linie mit 34 266,53 Dollars; nächstdem folgen die Hamburger Packetfahrt-Aktiengesellschaft mit 29 647,69 Dollars, die Liverpool and Great Western-Linie mit 26 184,54 Dollars und der Bremer Lloyd mit 21 235,11 Dollars. Außerdem sind noch von Bedeutung die an die White Star und Inman-Linie gezahlten Entschädigungen. Der Seeverkehr über den stillen Ozean nach China, Japan und den australischen Kolonien hat der amerikanischen Postverwaltung nur 9 389,25 Dollars gekostet, während für den Seepostdienst nach den Küstenstaaten Mittel- und Südamerikas 35 225,77 Dollars aufgewendet wurden. Die Gesammtkosten dieses Dienstzweiges betrugen 197 276,25 Dollars, d. i. 10 310,18 Dollars weniger als im vorhergegangenen Jahre.

Die Höhe der Konventionalstrafen, welche im Laufe des Jahres Fuhr- und anderen Unternehmern auferlegt wurden, beliefen sich ursprünglich auf 99 077,08 Dollars, von welchem Betrage indeß 16 502,78 Dollars nachgelassen worden sind.

Die große Postkurskarte, welche von der amerikanischen Verwaltung herausgegeben wird, hat auch im verflossenen Jahre, Dank namentlich der für diesen Zweck von dem Kongreß bewilligten Mittel, wesentliche Verbesserungen erfahren. 43 Blätter derselben sind in verbesserter Form neu herausgegeben worden und 11 Blätter (umfassend Kentucky, Tennessee, Texas, die westlichen Territorien sowie Oregon) sind neu erschienen.

Die Briefbestellungs-Einrichtungen weisen, in Folge der ungünstigen finanziellen Lage der Verwaltung, welche eine Verminderung der früher für diesen Zweck bewilligten Mittel nothwendig machte, geringe Fortschritte auf. Ausgedehnt wurden dieselben im verflossenen Jahre nur auf Georgetown, wo eine Zweig-Anstalt des Postamts in Washington am 1. Januar 1878 ins Leben getreten ist. Da, wo Briefbestellung vorhanden war, konnte der fehlenden Mittel wegen nicht einmal eine den gewachsenen Bedürfnissen entsprechende Erweiterung des Dienstzweiges eintreten; in Folge dessen erwies sich der Bestelldienst, wenn auch als regelmäßig und zuverlässig, doch als zu langsam und überhaupt unzureichend, besonders hinsichtlich der Orts-Korrespondenz. Der Umfang der zur Behandlung gelangten Postsendungen hat, namentlich was die Orts-Korrespondenz anbetrifft, nicht unerheblich (um 8,7 pCt.) zugenommen; dagegen sind die Ausgaben nicht unerheblich gefallen. Das letztere Ergebniß ist dadurch erreicht worden, daß man die Besoldungen der Briefträger gekürzt und diesen ein größeres Arbeitspensum überträgen hat. Die Mängel dieser Zustände sind der amerikanischen Verwaltung nicht entgangen; sie hat daher dem Kongreß aufs Neue die Verbesserung der Unterbeamten-Gehälter, sowie die Bewilligung von reichlicheren Mitteln für die Erweiterung und Verbesserung des Briefbestelldienstes empfohlen.

Am Schluß des Rechnungsjahres fand Bestelldienst statt in 87 Orten; versehen

Digitized by Google

wurde derselbe von 2275 Briefträgern (10 mehr als im Vorjahre); zur Vertheilung bz. zur Bestellung gelangten fast 716 Millionen Briefpostgegenstände (über 49 Millionen mehr als im Vorjahre). Darunter befanden sich von außerhalb eingegangene Briefe ꝛc. mehr als 237 Millionen, Ortsbriefe 87 Millionen, Einschreibsendungen über eine Million. Die Kosten des Dienstzweiges beliefen sich insgesammt auf 1 824 166,96 Dollars (3,6 pCt. weniger als 1877); für je 1000 der behandelten Gegenstände auf 2,50 (0,33 pCt. weniger als im Vorjahre) und für den Briefträger auf je 799,07 Dollars (35,59 weniger als im Vorjahre). Dagegen betrugen die Einnahmen aus den Gebühren für die zur Bestellung gelangte Ortskorrespondenz 2 452 251,51 Dollars (197 653,68 Dollars oder 8,7 pCt. mehr als im Vorjahre). Dieselben überstiegen somit die Gesammtkosten um 628 084,55 Dollars.

Ueber den Umfang des Bestellungsgeschäftes in den bedeutendsten Orten der Union werden die folgenden Angaben einigen Aufschluß geben.

	Es kamen zur Behandlung Postsendungen (Stück)	Zahl der Briefträger	Einnahme an Ortsbestellgeld Dollars
in New-York	etwa 173 Millionen,	429	etwa 1¼ Millionen,
„ Philadelphia	„ 100½ „	247	354 191,51
„ Chicago	„ 63 „	157	90 871,70
„ Boston	„ 42½ „	157	152 479,85
„ St. Louis	„ 32½ „	107	42 131,97
„ Cincinnati	„ 20 „	71	44 175,45
„ Baltimore	„ 19⅓ „	63	33 830,27
„ Brooklyn	„ 15¾ „	89	57 547,10
„ Cleveland (Ohio)	„ 11½ „	32	24 674,49
„ Detroit (Michigan)	„ 10½ „	31	12 523,72
„ Buffalo (New-York)	„ 10 „	34	13 105,21

Die Zahl der Postanstalten am Ende des vergangenen Rechnungsjahres betrug 39 258 (gegen 37 345 im Vorjahre). Unter diesen befanden sich 1570 Postämter, deren Vorsteher durch den Präsidenten der Republik ernannt werden, während bei den übrigen die Besetzung dieser Dienststelle durch den General-Postmeister erfolgt.

Beamtenverhältnisse.

Die Zahl der im Dienste der Verwaltung am 30. Juni 1877 und an demselben Tage 1878 beschäftigt gewesenen Beamten und Unterbeamten ergiebt sich aus folgender Uebersicht. Es waren vorhanden:

A. Bei der Centralverwaltung.	1877.	1878.
General-Postmeister und Assistants	4	4
Abtheilungsvorstände	7	7
Besondere Beamte der Centralverwaltung (Topograph, Baubeamter, Stenograph)	3	3
Büreauvorsteher	5	5
Sonstige Beamte und Unterbeamte	354	340
	373	359

Digitized by Google

B. Im Betriebsdienst.

1. Bei den Ortspostanstalten.

	1877:	1878:
Postmeister	37 345	39 258
Fahrunternehmer	6018	5996
Expedirende Beamte	4465	4651
Briefträger	2265	2275
Aufsichtsbeamte	23	13

2. Im Eisenbahnpostdienst.

Expedirende Beamte	1051	1081
Andere Beamte im Eisenbahnpostdienst	1449	1527
Aufsichtsbeamte	38	46
Summe	52 654	54 847
und einschließlich der unter A aufgeführten Beamten ꝛc.	53 027	55 206

Die amerikanische Postverwaltung denkt daran, die Verhältnisse der im Eisenbahnpostdienst beschäftigten Beamten neu zu ordnen. Bisher bestanden außer den eigentlichen expedirenden Beamten (den Clerks) noch drei andere, durch ihren amtlichen Titel (local agents, route agents, mail-route-messengers) wie in ihren Gehaltsbezügen völlig getrennte Klassen von Bahnpostbeamten, deren dienstliche Verrichtungen jedoch im Wesentlichen dieselben waren, als die der Clerks. Um diese Ungleichheit zu beseitigen, sollen in Zukunft alle im Bahnpostdienst beschäftigten Beamten den Titel »Clerks« führen und nach ihren Gehaltsbezügen in 5 verschiedene Klassen eingetheilt werden, und zwar wird das Gehalt der 1. Klasse 800 Dollars, das der zweiten 900 Dollars, der dritten 1000 Dollars, der vierten 1200 Dollars und der fünften 1400 Dollars nicht übersteigen. Für die Begleitung der Bahnpostbüreaus sollen nur Beamte der vierten und fünften Gehaltsstufe zur Verwendung kommen. (Beiläufig bemerkt, haben dieselben aus diesem Einkommen auch die Ausgaben während der Reise und der ganzen Abwesenheit von ihrem Stationsort zu bestreiten.)

Ueber die Leistungen der Bahnpostbeamten giebt eine dem Bericht beigefügte Uebersicht über die während des Jahres von letzteren begangenen Versehen Aufschluß. Danach liefen durch die Bahnposten 2 215 080 650 Postsendungen aller Art; es kamen zur Anzeige 625 662 Fälle von Unregelmäßigkeiten (meist durch unrichtige Leitung der Sendungen veranlaßt. Es ist überflüssig, hier darauf hinzuweisen, mit welchen Schwierigkeiten dieselbe unter den eigenthümlichen Verhältnissen des amerikanischen Postgebiets verbunden ist). Es fällt somit auf 3540 der behandelten Gegenstände ein Versehen.

Bekanntlich können die amerikanischen Postbeamten sich Anspruch auf einen Ruhegehalt nicht erwerben, auch für den Fall nicht, daß sie in Folge eines im Dienste erlittenen Unfalls dienstunfähig werden. Ebensowenig ist seitens des Staates irgend welche Vorsorge für die Hinterbliebenen von Postbeamten getroffen. Wie schwer solche Verhältnisse auf die Beamten der amerikanischen Postverwaltung,

Digitized by Google

insbesondere aber auf die Bahnpostbeamten drücken müssen, läßt sich aus der dem Bericht beigefügten Nachweisung der im Bahndienste vorgekommenen Unglücksfälle schließen. Wie aus dieser Nachweisung hervorgeht, sind innerhalb des abgelaufenen Jahres 2 Beamte getödtet und 16 mehr oder weniger schwer verwundet worden (meist in Folge von Zusammenstößen der Züge, Entgleisungen u. s. w.). Eine nicht unbeträchtliche Zahl von Verletzungen erfolgte ferner bei Bedienung der Fangvorrichtungen.

Die amerikanische Postverwaltung hat für die im Bahnpostdienst beschäftigten Beamten seit einigen Jahren Uniformen eingeführt. Der Einfluß dieser Maßnahme auf den Dienstbetrieb ist ein so günstiger gewesen, daß nunmehr beabsichtigt wird, auch alle übrigen Beamten der Verwaltung zum Tragen von Uniformen zu verpflichten.

Der Auslandsverkehr.

Das Gesammtgewicht aller nach Ländern des Allgemeinen Postvereins gerichteten Briefe war ..... 96 398 276 Gramm,
das der Drucksachen und Waarenproben ..... 411 842 398 „
(4 997 046 bz. 34 582 034 Gramm mehr als im Vorjahre).

Hiervon fielen auf

	Briefe	Drucksachen ꝛc.
nach England	44 291 698 (+ 1 515 114) gegen 1877,	212 992 960 (+ 2 017 006),
nach Deutschland ..	26 170 698 (— 272 908),	97 763 041 (+ 2 605 219),
nach Frankreich ...	7 651 895 (+ 730 201),	31 615 573 (+ 3 500 039),
nach Italien	2 532 967 (+ 189 475),	12 904 204 (+ 2 727 538),
nach den übrigen europäischen Ländern zusammen ..	9 617 123,	31 194 808,
nach außereuropäischen Ländern des Allgem. Postvereins	6 133 895,	25 371 812.

Die Zahl der mit anderen, nicht zum Allgemeinen Postverein gehörigen Ländern ausgetauschten Postsendungen (Canada ausgenommen) betrug insgesammt 693 551 Stück, von denen 394 313 nach diesen Ländern gerichtet waren und 305 283 von dort eingingen.

Postverträge wurden abgeschlossen mit der Kolonialregierung von Victoria (Australien), für den Austausch gewöhnlicher Briefpostsendungen, und mit der Kolonialregierung von Neu-Seeland. Durch ersteren wurde das Porto für Briefe nach Victoria auf 12 Cents für jede halbe Unze, aus Victoria auf 6 Pce. für denselben Gewichtssatz, für Zeitungen aus Amerika auf 2 Cents und für Drucksachen, Proben u. s. w. auf 4 Cents für je 4 Unzen festgestellt; bezüglich der Zeitungen und Drucksachen aus Victoria wurden die einheimischen Sätze zum Grunde gelegt. Der Vertrag mit Neu-Seeland bezweckt nur die Abänderung eines Artikels des bestehenden Vertrages und regelt die Bestimmungen über die Frankirung von Drucksachen u. s. w. aufs Neue.

Digitized by Google

Dem Abschluß des Pariser Weltpostvertrages widmet der Bericht eine ausführlichere Besprechung. Ueber das Eingreifen der amerikanischen Delegirten in die Berathungen des Pariser Kongresses wird mitgetheilt, daß es denselben gelungen ist, die Ausnahmebestimmungen des Berner Vertrages bezüglich der Anwendung der allgemeinen Vergütungen für den Landtransit auf die weite und kostspielige Beförderung mit den über den ganzen amerikanischen Kontinent führenden Eisenbahnen auch in den Pariser Vertrag hineinzubringen. Ferner haben dieselben fast gegen das einstimmige Votum aller übrigen Kongreßmitglieder formellen Einspruch gegen die Einführung von Entschädigungen für den Verlust eingeschriebener Sendungen, sowie gegen die beabsichtigte Verleihung der Pensionsberechtigung an die Beamten des internationalen Büreaus erhoben, da beide Vorschläge mit den Gesetzen der Vereinigten Staaten im Widerspruch ständen. Hinsichtlich des ersten Punktes ist die Postverwaltung der Vereinigten Staaten im Prinzip mit dem Beschluß des Kongresses einverstanden und wird auch, wie bereits oben erwähnt, dem Kongreß einen Gesetzentwurf bezüglich der Gewährleistung für den Verlust von Einschreibsendungen vorlegen. Dagegen hat der Kongreß im zweiten Punkt nachgeben und von der Verleihung der Pensionsberechtigung an die Beamten des Internationalen Büreaus Abstand nehmen müssen. (Bekanntlich sind denselben dafür Zulagen bewilligt worden, deren Verwendung im Interesse ihrer Familien erfolgen soll.)

Postanweisungsverkehr.

Am Ende des verflossenen Rechnungsjahres betrug die Zahl der Postanstalten, bei welchen Postanweisungsverkehr stattfand, 4143 gegen 3686 im Vorjahre. Von letzteren wurden im Laufe des Jahres aufgehoben 3, hinzu traten 460 neue Aemter.

Einzahlungen erfolgten im Binnenverkehr auf

		Dollars.
5 613 117	Postanweisungen im Betrage von	81 442 364,84.
Auszahlungen auf 5 579 341	» » » »	80 771 455,25.
Rechnet man zu letzteren den Betrag der zurückgezahlten Postanweisungen mit		508 455,60,
so verbleibt ein Ueberschuß der Einzahlungen über die Auszahlungen von		162 454,07.

Der Gebührenertrag aus dem Inlands-Postanweisungsverkehr betrug 715 261,20 Dollars. Der Durchschnittsbetrag der Anweisungen belief sich auf 14,51 Dollars (27 Cents weniger als im vorhergehenden Jahre), und die im Durchschnitt für jede Anweisung erhobene Gebühr auf 12,74 Cents (0,08 mehr als im Vorjahre).

Mit dem Vorjahr verglichen, hat der Postanweisungsverkehr einen erheblichen Aufschwung genommen. So beträgt die Zunahme in dem Betrag der Einzahlungen mehr als 8¼ Millionen Dollars oder 11,8 pCt., und etwas weniger als 8¾ Millionen Dollars bei den Auszahlungen, während die Einnahme an Gebühren um 91 512,25 Dollars oder 14,67 pCt. in die Höhe ging. Diese Steigerung des Verkehrs machte sich vorzugsweise in den größeren Städten der Union geltend (sie betrug

Digitized by Google

z. B. in New-York 9 pCt., Chicago 10 pCt., Cincinnati 11 pCt. und St. Louis 15 pCt.) und darf vielleicht, wie auch der Bericht annimmt, als Anzeichen einer Besserung der Geschäftsverhältnisse betrachtet werden.

Der Reingewinn, welchen der Dienstzweig abwarf, belief sich auf 202 952,37 Dollars, d. i. 103 021,18 Dollars oder 113,1 pCt. mehr als im Vorjahre. In den Ausgaben des Jahres 1876/77 befindet sich indeß ein Betrag von mehr als 53 000 Dollars, welchen die Verwaltung zur Deckung eines Defektes nach vorherigem Uebereinkommen mit den ersatzpflichtigen Beamten auf die Postkasse übernommen hatte. Wird dieser außer Berechnung gelassen, so übersteigt der diesjährige Reinertrag den vorjährigen immerhin noch um 32,16 pCt.

Beim Beginn des verflossenen Jahres war noch aus dem Vorjahre die Untersuchung von 20 Fällen, in welchen Postanweisungsbeträge den Empfängern nicht zugekommen sein sollten, im Gange. Die Gesammtsumme der hierbei in Frage kommenden Beträge belief sich auf 48 904 Dollars. Hierzu traten im Laufe des Jahres 1877/78 weitere 26 Fälle über zusammen 5899 Dollars, so daß also aus der erwähnten Veranlassung im Laufe des Jahres 46 Untersuchungen bezüglich eines Gesammtbetrages von 10 793 Dollars zur Behandlung gelangten, von denen 9 beim Schluß des Jahres noch unerledigt waren. In 14 Fällen hat die Postverwaltung die verlorenen Beträge ganz, in drei anderen zum Theil auf die Postkasse übernommen; in 11 Fällen gelang es den Aufsichtsbeamten, die verlorenen Summen wieder herbeizuschaffen, und in 11 Fällen wurden die Postmeister ersatzpflichtig gemacht, weil der Verlust erweislich durch deren Verschulden eingetreten war.

In der vorstehenden Zahl von Verlustfällen im Postanweisungsverkehr sind diejenigen Fälle nicht mit einbegriffen, in denen die Auszahlung erweislich an unberechtigte Personen stattgefunden hat. Solcher Fälle kamen während des vergangenen Jahres 106 zur Untersuchung, von denen 78 schon aus dem Vorjahre herrührten. Es fiel mithin auf je 199 262 zur Abhebung gekommene Postanweisungen eine unrichtige Auszahlung. In vier der Fälle dieser Art wurde ermittelt, daß das Geld dem richtigen Empfänger ausgehändigt worden war; in 25 Fällen wurde der ganze, in drei weiteren Fällen ein Theil der unrichtig gezahlten Beträge wieder herbeigeschafft. In 9 Fällen trug die Verwaltung den Verlust, während in 26 Fällen die Postmeister bz. Beamten der zahlenden und in einem Falle der Amtsvorsteher der Annahmestelle zum Ersatz herangezogen wurden. In 12 weiteren Fällen hatten die Absender oder Empfänger den Verlust ganz oder theilweise zu übernehmen, und 31 Fälle waren am Schlusse des Jahres noch unerledigt.

Die Gesammtzahl der ausgestellten Doppel-Anweisungen belief sich auf 16 576, von denen die überwiegend größere Zahl, nämlich 14 068, für solche Anweisungen ausgefertigt werden mußten, welche bei der Beförderung abhanden gekommen oder aus irgend einem anderen Grunde dem Empfänger nicht zu Händen gelangt waren; 628 mußten für Anweisungen gefertigt werden, welche die Empfänger verloren hatten, und die übrigen wurden meistens dadurch erforderlich, daß bei Ausstellung der Original-Anweisungen nicht den Bestimmungen entsprechend verfahren worden war.

Ueber den Austausch von Postanweisungen mit dem Auslande geben die folgenden Zahlen Aufschluß.

Digitized by Google

Im Verkehr mit

waren dem Publikum am Schluß des Jahres zugänglich Postanstalten	der Schweiz	Großbritannien u. Irland	Deutschland	Canada	Italien
	180	1 014	659	375	142
betrug die Zahl der abgesandten Postanweisungen	4 593	55 346	43 314	13 586	3 949
in Höhe von zusammen Dollars	92 280,74	807 183,32	783 416,84	259 382,43	105 433,53
gegen das Vorjahr mehr ..... pCt.	13,80	0,23	7,04	14,15	—
weniger ..... pCt.	—	—	—	—	—
die Zahl der eingegangenen Postanweisungen	2 053	21 167	29 411	20 134	281
in Höhe von ..... Dollars	53 795,72	863 203,18	666 812,70	339 184,89	7 871,72
gegen das Vorjahr mehr ..... pCt.	33,08	—	—	13,88	—
weniger ..... pCt.	—	7,53	5,26	—	—
die Gebührreneinnahme Dollars	2 296,25	25 075,75	21 610,50	6 054,50	2 816,50
gegen das Vorjahr mehr ..... pCt.	14,77	—	7,32	15,69	—
weniger ..... pCt.	—	2,26	—	—	—

Der Postanweisungsverkehr mit Italien ist erst im Laufe des vergangenen Jahres neu eröffnet worden. Die Gesammtzahl aller Postanweisungen, sowohl im Inlands- wie Auslandsverkehr, beträgt daher:

der eingelieferten 5 733 905 Stück zum Betrage von 83 490 062 Dollars,
der ausgezahlten 5 652 387 „ „ „ 82 202 323 „.

Die Reineinnahme aus dem Postanweisungsverkehr mit dem Auslande wird von dem Rechnungshofe auf 9000 Dollars veranschlagt (eine Feststellung war bis zum Abschluß des Berichts noch nicht erfolgt); unter Hinzurechnung des oben erwähnten Betrages der Reineinnahme aus dem Inlandsverkehr würde sich der Reinertrag des ganzen Dienstzweiges für das verflossene Jahr auf 211 952,37 Dollars stellen. Bringt man hiervon jedoch die Kosten der Centralverwaltung, der Abrechnungsstelle, der Drucksachen, Schreibbedürfnisse u. s. w. in Abzug, so verbleibt als wirklicher Ueberschuß nur ein Betrag von 3 028,46 Dollars.

Die finanziellen Ergebnisse der amerikanischen Postverwaltung sind, wie seit vielen Jahren, wenig günstig. Es betrugen:

die Gesammtausgaben ..... 33 874 647,59 Dollars,
die Gesammteinnahmen (einschließlich des Absatzes von Dienstwerthzeichen und der Ueberschüsse aus dem Postanweisungsbetriebe) .. 29 277 516,95 „

Mithin belief sich der Ueberschuß der Ausgaben über die Einnahmen auf ..... 4 597 130,64 Dollars.

Digitized by Google

Es überstiegen:

die Ausgaben die des Vorjahres um ..... 678 762,05 Dollars,

die Einnahmen die des Vorjahres um 1 745 931,69

(oder 5,9 pCt.). Dagegen blieben die letzteren gegen die Ansätze des Etats um 1 367 648,05 Dollars (oder 4,4 pCt.) zurück. Dieser Ausfall erklärt sich zum größeren Theil dadurch, daß seitens des Kongresses für einen Betrag von 750 000 Dollars auf Dienstfreimarken zum Gebrauch der Postverwaltung, nicht, wie erwartet, Deckung durch das Schatzamt zugestanden worden war. Werden in beiden Jahren (1876/77 und 1877/78) die Einnahmen aus dem Postanweisungsdienst und dem Absatz der Dienstfreimarken außer Rechnung gelassen, so betragen die Mehreinnahmen des letzten Jahres 1 774 500 Dollars (oder etwa 6,1 pCt.).

Das im Etat vorgesehene Defizit der Verwaltung betrug 3 739 725 Dollars. Die zur Deckung dieses Betrages ausgeworfenen Zuschüsse des Schatzamtes sind bis auf 176 239 Dollars verausgabt. Die ausstehenden Forderungen an die Postverwaltung betragen indeß noch etwa 350 000 Dollars, so daß also noch 173 761 Dollars überetatsmäßig aus der Staatskasse gezahlt werden müssen.

Für das Jahr 1879/80 ist das zu erwartende Defizit der Verwaltung auf 5 907 876,10 Dollars veranschlagt.

---

49. Die Post-Dampfschiffverbindungen nach Südamerika und ihr Werth für die Entwickelung des überseeischen Handels.

Von Herrn Ober-Postrath Henne in Berlin.

Bekanntlich ist die Regierung der Vereinigten Staaten bald nach Beendigung des Krieges gegen die Südstaaten wegen ihrer ungünstigen Finanzlage für eine lange Reihe von Jahren genöthigt gewesen, die Baarzahlungen einzustellen. Diese Maßregel hatte, da die Zahlungen nach außerhalb wie bisher in baarem Gelde stattfinden mußten, einen bedeutenden Abfluß an Edelmetallen aus den Vereinigten Staaten zur Folge, welcher noch dadurch erhöht wurde, daß eine Zeit lang die Einfuhr an Manufakturwaaren in die Vereinigten Staaten höher war als die Ausfuhr. Volle 20 Jahre war die Verschiffung von Gold so konstant, daß die Regierung nicht daran denken konnte, die Baarzahlungen wieder einzuführen. Die für den Abfluß an Edelmetallen vorhandenen Ursachen entgingen natürlich der Regierung nicht, welche ohnedies dem Handel mit dem Auslande besondere Aufmerksamkeit zuwendete. Zum Schutze der heimischen Industrie wurden durch Erhöhung der Einfuhrzölle Vorkehrungen getroffen, die außerdem den Zweck hatten, die Einfuhr von Manufakturwaaren einzuschränken. Diese Maßregeln bewirkten einen vollständigen Umschlag in den Verhältnissen dergestalt, daß der Abfluß des Goldes nach außen fast gänzlich aufhörte. An den gedachten Schutzmitteln beabsichtigt die Regierung, nachdem die Baarzahlungen wieder aufgenommen sind, festzuhalten, zugleich geht aber ihr Streben dahin, für die heimischen Erzeugnisse neue Absatzgebiete zu schaffen. Das Augenmerk richtete sich dabei hauptsächlich auf die Staaten Südamerikas, da sich die auffallende

Digitized by Google

Thatsache zeigte, daß trotz der günstigeren geographischen Lage der Vereinigten Staaten doch der Handel mit Südamerika hauptsächlich durch die europäischen Staaten, namentlich durch England, Deutschland, Frankreich und Italien vermittelt wurde. Die Veranlassung hierzu war nicht etwa darin zu suchen, daß die Erzeugnisse der Vereinigten Staaten sich auf den südamerikanischen Märkten keiner Beliebtheit erfreuten; im Gegentheil stellte sich bei näheren Ermittelungen heraus, daß diese Erzeugnisse dort bereits Absatz fanden; die Nachforschungen ergaben aber zugleich, daß die Erzeugnisse der Vereinigten Staaten zunächst nach Europa verschifft wurden, hier auf die unmittelbaren Post-Dampfschiffverbindungen nach Südamerika übergingen und also zweimal den Atlantischen Ocean überschritten, ehe sie an den Ort ihrer Bestimmung gelangten.

Als diese Verhältnisse erst erkannt wurden, gingen die Vereinigten Staaten mit der ihnen eigenen Rührigkeit daran, eine Besserung in den bisherigen Zuständen herbeizuführen. Der Senat nahm eine Resolution an, in welcher die Regierung ersucht wurde, Erhebungen darüber anstellen zu lassen, wie dem Handel zwischen den Vereinigten Staaten und Südamerika durch geeignete Maßnahmen aufzuhelfen sei. Die Regierung forderte in Folge dessen die Berichte ihrer bei den südamerikanischen Staaten beglaubigten Gesandten ein. Außerdem aber trat eine Gesellschaft angesehener Kaufleute und Fabrikanten von Philadelphia zusammen, welche einen besonderen Agenten, Mr. Fralick, auf ihre Kosten die südamerikanischen Staaten bereisen ließen, um auf Grund von Ermittelungen an Ort und Stelle Vorschläge abzugeben, welche Einrichtungen zu treffen seien, damit der Handel mit den südamerikanischen Staaten eine den natürlichen Verhältnissen entsprechende Ausdehnung gewinne.

Mr. Fralick erhielt zugleich von dem Staatssekretär und von dem General-Postmeister die für seine Mission erforderlichen Beglaubigungen und Empfehlungsbriefe. Das Vorgehen dieser Bürger von Philadelphia ist karakteristisch für den in den Vereinigten Staaten herrschenden Gemeinsinn, der selbst Opfer nicht scheut, wenn hierdurch ein Vortheil für die Gesammtheit erreicht wird.

Die von den Gesandten, sowie von Mr. Fralick erstatteten Berichte liegen jetzt dem Senat der Vereinigten Staaten vor. Die Schriftstücke sind hochinteressant und insofern auch für Deutschland von besonderer Wichtigkeit, als daraus hervorgeht, daß der deutsche Handel in Südamerika schwer geschädigt werden kann, wenn nicht Deutschland ebenfalls auf dem von den Vereinigten Staaten als richtig erkannten und bereits beschrittenen Wege vorwärts geht.

Begleitet sind die Schriftstücke von einer Darstellung des Sekretärs des Auswärtigen Amts, welche das Ergebniß der stattgehabten Ermittelungen wie folgt zusammenfaßt:

I. Es ist unzweifelhaft, daß die Einrichtung regelmäßiger, durch die Regierung unterstützter Post-Dampfschiffverbindungen der Vorläufer gewesen ist des kommerziellen Uebergewichts von Großbritannien auf den großen Handelsplätzen Central- und Südamerikas zu beiden Seiten des Kontinents. Es steht nicht weniger fest, daß die Bemühungen anderer Nationen, nämlich Deutschlands, Frankreichs und Italiens, an diesem nutzbringenden Verkehr Antheil zu nehmen, in dem Verhältniß von Erfolg begleitet gewesen sind, als sie regelmäßige Post-Dampfschiffverbindung nach denjenigen verschiedenen Märkten einführten, mit welchen sie Handelsverbindungen anknüpfen wollten.

Digitized by Google

II. Die Dokumente beweisen, daß die Unternehmungslust und der Scharfsinn der europäischen Nationen den Vortheil aufgehoben haben, welchen den Vereinigten Staaten die geographische Lage hinsichtlich des ausgedehnten Handels auf der amerikanischen Hemisphäre gewährt. Die Handelskorrespondenz der nordamerikanischen Kaufleute mit den Handelspunkten an der West- und Ostküste kreuzt den Atlantischen Ocean zweimal, um Postverbindungen in einem Handelsverkehr herzustellen, welcher seinen Anfang und sein Ende auf dem amerikanischen Kontinent hat. Ungeachtet dieser außerordentlichen Nachtheile zeigt die Handelsstatistik, daß die Erzeugnisse Nordamerikas auf den südamerikanischen Märkten immer mehr bevorzugt werden, und daß trotz der Kosten eines Umweges, der die Waaren nach Europa führt und auf diese Weise die Ausdehnung und den Nutzen des europäisch-südamerikanischen Handels bereichert, doch die Nachfrage nach den gedachten Erzeugnissen auf den südamerikanischen Märkten stetig wächst. Kaum läßt sich ein stärkerer Beweis für die Neigung des Handels beibringen, den Postverbindungen zu folgen, als diese ungeheure und kostspielige Umleitung, welche nur deshalb nothwendig wurde, weil es an direkten Postverbindungen zwischen dem Lande des Angebots und dem der Nachfrage fehlte.

III. Aus den Berichten geht ferner hervor, daß die Kaufleute und Kommune nicht weniger wie die Regierungen der südamerikanischen Staaten eine Erweiterung des direkten Handels mit den Vereinigten Staaten lebhaft wünschen. Bei allen Vortheilen, welche dem ausländischen Handel durch die bestehenden europäischen Einrichtungen gewährt werden, wird auf den Märkten Südamerikas doch empfunden, daß dieser unnatürliche Umweg stattfinden muß auf Kosten der Staaten Südamerikas und zum Nutzen derjenigen europäischen Länder, welche den Handel vermitteln und beherrschen. Es zeigt sich daher in diesen Marktplätzen ein großes Verlangen, den Handel mit den Vereinigten Staaten auszudehnen, und sogar die Staaten, deren Finanzlage ungünstig ist, sind bereit, sich an den Ausgaben zu betheiligen, welche durch direkte Post-Dampfschiffverbindungen entstehen, da sie aus eigener Erfahrung wissen, welche Wichtigkeit für Vergrößerung des auswärtigen Handels derartige Verbindungen besitzen.

IV. Wennschon so viele weniger dringende und einfache Maßnahmen, über welche eine Einigung nicht leicht zu erzielen war, in den Vereinigten Staaten zur Durchführung gelangt sind, sollte jetzt, nachdem sich die Nothwendigkeit einer Verbesserung und Ausdehnung des auswärtigen Handels ergeben hat, keine Meinungsverschiedenheit darüber herrschen, daß es geboten sei, den ersten und einfachen Schritt zur Belebung des Handels dadurch zu thun, daß direkte, regelmäßige und häufige Post-Dampfschiffverbindungen zwischen den Vereinigten Staaten und den Haupt-Handelshäfen von Central- und Südamerika hergestellt werden.

Werde die Richtigkeit vorstehender Sätze anerkannt, so fährt der Staatssekretär fort, dann sei es augenscheinlich das Gebot des Interesses und der Pflicht der Regierung, auf jede gerechte und passende Weise dieses erste und hauptsächlichste Mittel für die gewünschte Ausdehnung des ausländischen Handels ins Leben zu rufen. Hierzu werde die Regierung außerdem um so mehr veranlaßt, als es nicht thunlich sein würde, nur Privatunternehmungen diese Post-Dampfschiffverbindungen anzuvertrauen, welche für den Anfang und die Entwickelung eines überseeischen Postdienstes, der ein Vorläufer des erwarteten Handels sein soll, das Haupterforderniß sind.

Digitized by Google

Die Regierungen der südamerikanischen Staaten, mit welchen Handelsverbindungen angeknüpft werden sollen, seien bereit, den auf sie entfallenden Theil an den Ausgaben für die Postverbindung mit den Vereinigten Staaten zu übernehmen und von der Betheiligung oder Nichtbetheiligung der Vereinigten Staaten bei Bestreitung dieser Ausgaben werde es abhängen, ob die Handelsbeziehungen, welche ihnen jetzt angeboten würden, zu Stande kommen.

Es folgen nun die Berichte der einzelnen Gesandtschaften, aus welchen Schriftstücken wir für unseren vorliegenden Zweck folgende Stellen hervorheben.

Bericht des Gesandten in Buenos Ayres vom 18. November 1877. Gegenwärtig kommen in Buenos Ayres Dampfschiffe von den Vereinigten Staaten weder an, noch gehen solche dahin ab, wenn nicht etwa zufällig ein Schiff einer einzelnen Linie unter englischer Flagge eintrifft, was zur Folge hat, daß Handelsbeziehungen zwischen den La Plata-Staaten und den Vereinigten Staaten sich nicht ausbilden können. Auf der anderen Seite bestehen schon seit langer Zeit direkte und schnelle Dampfschiffverbindungen mit Europa auf 11 verschiedenen Linien, wovon fünf auf England, drei auf Frankreich, zwei auf Deutschland und eine auf Italien kommen, und diese Schiffe befördern nicht allein Reisende, welche nach Europa, sondern auch solche, welche nach den Vereinigten Staaten gehen wollen. Das Gleiche ist mit den Waaren aus den Vereinigten Staaten der Fall. Hieraus geht hervor, daß der Handel mit den Vereinigten Staaten durch diese regelmäßigen Verbindungen von seinem natürlichen Wege abgelenkt wird. Gleich nach seiner im Jahre 1874 erfolgten Ankunft in Buenos Ayres hat daher der Gesandte Schritte gethan, um eine unmittelbare Dampfschiffverbindung zwischen der Argentinischen Republik und den Vereinigten Staaten herzustellen, die Verhältnisse waren jedoch dem Plane zunächst nicht günstig. Schließlich giebt der Gesandte sein Urtheil dahin ab, daß zur Anknüpfung von Handelsbeziehungen zwischen den Vereinigten Staaten und dem größten Theile von Südamerika direkte Dampfschiffverbindungen zwischen beiden Ländern hergestellt, und diese Linien, wenigstens in der Anfangszeit, von den Regierungen unterstützt werden müßten, daß aber ihre Einrichtung selbst Privatgesellschaften zu überlassen sei.

Der Bericht vom 20. Juni 1878 enthält demnächst die Anzeige, daß es den Bemühungen des Gesandten gelungen sei, die Regierung der Argentinischen Republik zu bestimmen, für eine Dampfschifflinie zwischen Buenos Ayres und New-York eine Subvention von 25 000 Dollars zu zahlen.

Berichte des Gesandten in Rio de Janeiro. Derselbe sagt, daß bald nach seiner Ankunft in Rio seine Aufmerksamkeit dadurch erregt worden sei, daß während die Vereinigten Staaten einen großen Theil des Kaffees von Brasilien beziehen, doch der Haupthandelsverkehr durch England vermittelt werde. Außerdem macht er darauf aufmerksam, daß thatsächlich die Erzeugnisse der Vereinigten Staaten nach England geschickt, dort verkauft und dann in englischen Dampfschiffen nach den brasilianischen Häfen wieder verschifft werden, wo sie mit einem bedeutenden Zuschlag zu den ursprünglichen Preisen zum Verkauf kommen. Die zunächst von amerikanischen Unternehmern beabsichtigte Einrichtung einer Dampfschifflinie zwischen Rio und New-York mit Unterstützung der brasilianischen Regierung scheiterte anfänglich an dem englischen Einfluß. Im November 1871 kam aber doch ein Vertrag zwischen der brasilianischen Regierung und den Schiffsrhedern John Roach & Sons in New-York zu Stande, nach welchem sich die Unternehmer verpflichteten,

Digitized by Google

eine monatliche einmalige Dampfschiffverbindung zwischen Rio und New-York mit Berührung von St. Thomas, Para, Pernambuco und Bahia einzurichten; zu den Kosten für Unterhaltung der Linie zahlt die brasilianische Regierung eine Unterstützung von 100 000 Dollars jährlich. Dem Vertrag wurde die Dauer von 10 Jahren gegeben. Der Linie wurde auch der regelmäßige Transport der Posten übertragen. Der Gesandte zweifelt nicht, daß diese Linie guten Erfolg haben und mächtig zur Hebung des Handels und Reiseverkehrs zwischen den beiden Ländern beitragen wird.

Bericht des Gesandten in Chili. Der Aufmerksamkeit des Gesandten entging es ebensowenig, daß der Handel ausschließlich durch europäische Linien vermittelt wird, auf welchen sogar amerikanische Erzeugnisse befördert werden. Zunächst waren die Bemühungen des Gesandten darauf gerichtet, die chilenische Regierung zum Beitritt in den Berner Postverein zu bewegen, um auf diese Weise einen regeren Verkehr zwischen Chili und den Vereinigten Staaten herbeizuführen. Der Gesandte regt zugleich an, eine unmittelbare Postverbindung zwischen beiden Staaten herzustellen und zwar in der Weise, daß die Kosten für den Beförderungsdienst gleichmäßig getragen würden.

Bericht des Gesandten in Bogota. Derselbe schlägt vor, unmittelbare Post-Dampfschiffverbindungen nach New-Orleans herzustellen, befürwortet aber nicht die unmittelbare Unterstützung des Unternehmens, sondern spricht sich für die Zahlung reichlich bemessener Vergütungen für Beförderung der Posten zwischen beiden Ländern aus und glaubt, daß die Regierung in Bogota zu den gleichen Zahlungen geneigt sein würde. Der Gesandte erblickt den Hauptvortheil dieser Einrichtung darin, daß damit den Kaufleuten der Vereinigten Staaten Gelegenheit zur Anknüpfung direkter Handelsbeziehungen geboten würde. In dem Zeitalter des Dampfes sei die Post ein Hauptbundesgenosse des Handels. Eine regelmäßige Postverbindung von den Hafenplätzen nach den Vereinigten Staaten würde außerdem eine regelmäßige Gestaltung des inneren Postdienstes herbeiführen, dessen Verbesserung sehr zu wünschen sei und damit auch eine günstige Rückwirkung auf Vermehrung und Unterhaltung der Landwege ausüben. Der Gesandte der Vereinigten Staaten in Caracas macht ebenfalls darauf aufmerksam, daß der Handel von Venezuela mit den Vereinigten Staaten nicht von genügender Ausdehnung sei, während nach der geographischen Lage beider Staaten Venezuela mit seinen Handelsbeziehungen doch hauptsächlich auf die Vereinigten Staaten angewiesen sein müßte. Der Gesandte schlägt deshalb auch die Herstellung direkter Postverbindungen vor und zwar 1) zwischen Boston bz. New-York und Caracas über St. Thomas, 2) zwischen New-Orleans über Galveston und der Westküste von Cuba nach Caracas, und 3) von den am Großen Ocean liegenden Häfen der Vereinigten Staaten über den Isthmus von Panama und Curaçao.

Von besonderem Interesse sind nun noch die Berichte, welche der von den Kaufleuten in Philadelphia abgesandte Agent, Mr. Fralick, erstattet hat. Es liegen zwei solcher Berichte vor, einer an den Unterstaatssekretär des Aeußern und einer an den General-Postmeister.

Der erste Bericht beschäftigt sich mehr mit den Handelsbeziehungen, während der zweite näher auf die postalischen Verhältnisse eingeht.

In dem Bericht an den Unterstaatssekretär sind in Bezug auf den Postdienst und die Dampfschiffverbindungen folgende Stellen bemerkenswerth.

Digitized by Google

Als Haupthinderniß für Ausbreitung des Handels der Vereinigten Staaten in Südamerika bezeichnet Mr. Fralick zunächst den mangelhaften Postdienst, insbesondere das hohe Porto und die unvollkommenen Dampfschiffverbindungen. Gleiche Verhältnisse walten mit Mexico und den Staaten in Centralamerika ob, der Verkehr mit den Vereinigten Staaten wird erschwert durch übertriebene Posttaxen und hohe Frachtsätze. Was dagegen die Dampfschiffverbindungen mit Europa anbelangt, so ist Südamerika damit reichlich versehen. Den Hauptverkehr der Staaten an der Westküste vermittelt die mächtige Flotte der Pacific-Dampfschifffahrtsgesellschaft, die zusammen 52 Schiffe zählt und ihren Hauptstapelplatz in Callao hat, von welchem Punkt aus sie wöchentliche Fahrten nach Panama in der einen und nach Valparaiso in der anderen Richtung ausführt, sowie einen monatlich zweimaligen Dampfschiffsverkehr durch die Magelhansstraße nach Europa mit Anlagestellen an der La Platamündung, in Rio de Janeiro, Pernambuco, Lissabon und Havre veranstaltet. Schiffe von dem größten Tonnengehalt sind auf dieser Linie eingestellt, während an der Küste von Peru und Chili eine Anzahl kleinerer Dampfer dem Handel dient. Als dringendes Bedürfniß an dieser Küste bezeichnet Mr. Fralick eine von den Vereinigten Staaten unterhaltene Linie. Der Verkehr wird vollständig von der Pacific-Dampfschifffahrtsgesellschaft ausgebeutet, und es ruft lebhafte Mißstimmung hervor, daß ein einzelnes Unternehmen gewissermaßen ein Monopol habe. Da der Geschäftsumfang der Gesellschaft sich stetig vermehrt hat, dergestalt, daß die Ausstattung der Linie von 2 Schiffen, mit welchen sie 1844 eingerichtet wurde, auf 52 Schiffe anwachsen konnte, so ist Raum vorhanden für wenigstens eine zweite Linie unter dem Schutze der Vereinigten Staaten. Dieser neu einzurichtenden Linie wird die Beförderung der Posten von den Vereinigten Staaten nach der Westküste Südamerikas und umgekehrt zu übertragen und hierfür eine Vergütung zu zahlen sein, in gleicher Höhe wie von den Regierungen in Peru und Chili. Daß eine zweite von den Vereinigten Staaten und den südamerikanischen Regierungen unterstützte Linie mit dem Anfangspunkte in Panama und dem Endpunkte in Valparaiso lebensfähig sein wird, unterliegt für Mr. Fralick keinem Zweifel. Der Handel auf der Westküste ist im raschen Wachsthum begriffen, hauptsächlich in Folge der Zunahme des Transithandels mit Gütern von den atlantischen Staaten über die Landenge, und es geht über die Möglichkeit einer Schätzung hinaus, die Grenze dieser Vermehrung zu bestimmen. Die gedachte Linie ist die möglichst direkte und kürzeste Verbindung für die Beförderung nach Süden und könnte daher auch zur Beförderung der Posten von und nach Europa dienen. Gegenwärtig wird ein erheblicher Theil der Post nach den Vereinigten Staaten mit den Schiffen der Pacific-Dampfschifffahrtsgesellschaft befördert; die Briefe haben daher den langen Weg durch die Magelhansstraße zurückzulegen und außerdem zweimal den Atlantischen Ocean zu durchkreuzen, ehe sie New-York erreichen.

Was die Verhältnisse in Brasilien anbelangt, so bezeichnet Mr. Fralick Rio de Janeiro als den Haupthafen und den Sammelpunkt für den Verkehr nach dem Innern, weil von hier aus die besten Verkehrswege entspringen. Sechs englische, vier französische, zwei deutsche und zwei italienische Linien, zu welchen, wie bereits erwähnt, in den letzten Jahren eine amerikanische Linie getreten ist, vermitteln den Handel zur See. Die Dampfschiffs-Unternehmungen verdanken ihr Bestehen hauptsächlich der liberalen Politik der brasilianischen Regierung, welche ihnen, seit der vor 30 Jahren erfolgten Eröffnung der British-Royal-Post-Dampfschiffgesellschaft,

Digitized by Google

eine reichlich bemessene Entschädigung für die Beförderung der Posten gewährt hat. Diese liberale Politik hat Brasilien wesentliche Vortheile gebracht, und es ist auch jetzt noch der leitende Gedanke der brasilianischen Regierung, Post-Dampfschiffverbindungen mit jedem handeltreibenden Lande zu begünstigen, falls die Reciprocität gewahrt ist.

Das Gesammtergebniß seiner Ermittelungen, welche auf den gesammelten praktischen Erfahrungen in den südamerikanischen Staaten und auf eigener Anschauung beruhen, faßt Mr. Fralick dahin zusammen, daß unmittelbare Post- und Dampfschiffverbindungen unerläßlich sind, um Handelsbeziehungen in einem zufriedenstellenden Umfange anzuknüpfen. Denn die lebhaften Handelsbeziehungen, welche die südamerikanischen Staaten mit Europa unterhalten, verdanken ihr Entstehen lediglich der Einrichtung regelmäßiger Post-Dampfschiffverbindungen.

Nach den in den letzten 10 bis 15 Jahren eingetretenen Erweiterungen stellen die auf diesen Linien sich bewegenden Schiffe die größte Dampf-Handelsflotte der Welt dar, da nicht weniger als 15 verschiedene Linien den Handel zwischen Südamerika und Europa vermitteln und zusammen ungefähr 150 Seedampfer erster Klasse beschäftigen — eine ungeheure Handelsmacht. Erstens verbinden zwei Linien Havre und Southampton mit der Landenge von Panama, um von diesem Punkte ab alles, was für Europa direkt bestimmt ist, an sich zu ziehen; sodann ist an der Westküste vom Isthmus südwärts, wie bereits erwähnt, die mächtige Flotte der Pacific Dampfschiffgesellschaft; die 52 Schiffe derselben haben einen Laderaum von ungefähr 75 000 Tonnen.

Südlich von Panama bestehen folgende Linien: erstens die deutsche Linie »Kosmos«, welche 6 Dampfschiffe erster Ordnung zählt, und welche eine monatliche Linie von Callao durch die Magelhansstraße nach Hamburg bildet. Die Linie bekommt sehr viel allgemeine Ladung, obgleich sie anscheinend nur die genannten beiden Punkte verbindet. Sowohl in Callao als auch Valparaiso kommen täglich große Dampfschiffe an und laufen ebensoviel aus, außer den vielen kleineren Fahrzeugen, welche die Küste befahren. Gleich großartig entwickelt ist die Dampfschifffahrt an der Mündung des La Plata; nicht weniger als fünf englische, drei französische, zwei deutsche und eine italienische Linie vermitteln den Verkehr nach und von Europa und unterhalten mehr als 100 vorzügliche Oceandampfer.

Die Liste dieser Linien ist folgende:

1. die Pacific-Dampfschiffgesellschaft, halbmonatlich 12 Dampfer;
2. die Royal-Mail-Dampfschiffgesellschaft, monatlich 10 Dampfer;
3. die Allan-Linie, alle 14 Tage 10 Dampfer;
4. die Liverpool-Brazil- resp. La Plata-Linie, monatlich 20 Dampfer;
5. die Clyde-Linie, monatlich 6 Dampfer;
6. der Norddeutsche Lloyd, 3mal monatlich 8 Dampfer;
7. die Hamburg resp. südamerikanische Dampfschifffahrtgesellschaft, halbmonatlich 7 Dampfer;
8. die französische Linie »Chargeurs Réunis«, alle 14 Tage 8 Dampfer;
9. die französische Linie »Compagnies Messageries Impériales«, monatlich 8 Dampfer;
10. die französische Linie »Société Générale Transportes Maritimes«, monatlich 8 Dampfer.
11. die Genua-Linie, monatlich 4 Dampfer.

Digitized by Google

Das Geschäft der Länder am La Plata-Flusse muß sehr groß sein, um diese ungeheure Flotte fast gänzlich mit transatlantischer Fracht zu erhalten.

Die Art und Weise, wie der ausgedehnte Dampfschiffverkehr sich entwickelt hat, muß nach Mr. Fralick's Ansicht auch den Vereinigten Staaten zur Nachahmung dienen. Zu dem Zwecke erwähnt er noch, daß den englischen Gesellschaften von Anfang an eine reichliche Entschädigung für Postbeförderung gezahlt wurde. Die Royal-Mail-Dampfschiffgesellschaft bezieht von der englischen Regierung für den ganzen südamerikanischen Dienst 174 914 Pfund das Jahr und erhält außerdem noch eine reichliche Bezahlung für die Beförderung der Post von der brasilianischen Regierung. Die brasilianische resp. Platafluß-Gesellschaft empfängt an Unterstützung nur 46 885 Pfund jährlich, indem ihre Entschädigung für Zweigdienste berechnet ist, welche nicht von der Royal-Mail-Dampfschiffgesellschaft geleistet werden.

Die Unterstützung der Pacific-Dampfschiffgesellschaft seitens der englischen Regierung beträgt nur 16 000 Pfund, die Gesellschaft bezieht aber außerdem 1 Shilling 6 Pence für Beförderung von einem Pfund Postsachen. Von größerer Bedeutung für die Gesellschaft aber ist, daß dieselbe von jeder Regierung an der Westküste eine reichliche Summe erhält, und zwar von Peru 116 000 Dollars, Chili 100 000 Dollars, Ecuador 8000 Dollars das Jahr.

Mehr auf postalische Verhältnisse bezieht sich der Bericht, welchen Mr. Fralick an den amerikanischen General-Postmeister erstattet hat; wir geben diesen Bericht im Auszuge.

Den Hauptzweck seiner Sendung in postalischer Beziehung faßt Mr. Fralick dahin auf: die Aufmerksamkeit der Regierungen der von ihm besuchten Staaten auf die Vortheile hinzulenken, welche für sie durch die Annahme der Grundsätze des Berner Postvereins erwachsen würden. Er hielt dies für die praktischste Form, welche er seinen Bemühungen geben konnte, und für den ersten wichtigen Schritt zur Eröffnung von Handelsbeziehungen. Nach den von ihm während seiner Mission gemachten Erfahrungen kann er nur bestätigen, daß diese Ansicht richtig war. Das theure Porto, welches für die Korrespondenz mit nicht zum Verein gehörigen Ländern gezahlt werden muß, erschwert die Anknüpfung von Handelsbeziehungen, wozu außerdem noch besonders der Mangel einer regelmäßigen und direkten Postverbindung nach den Vereinigten Staaten kommt. Da die Jahreszeit bei der Abreise des Mr. Fralick nicht günstig war, um Brasilien zuerst zu besuchen, so reiste er via St. Louis resp. San Francisco nach der Westküste von Mexiko und Centralamerika und erhielt sowohl in St. Louis als in San Francisco lebhafte Beweise des Antheils an seiner Mission. Die Handelsbehörden dieser Städte sahen wohl ein, daß seine Reise, wenn dieselbe den beabsichtigten Erfolg hätte, von großer Wichtigkeit für ihren künftigen Handel mit jenen Ländern sein würde. Obgleich dies nicht in dem Bereich seiner Instruktionen lag, fand Mr. Fralick schon an der Westküste von Mexiko und in Centralamerika Gelegenheit, sich über den dortigen Postdienst zu informiren. Mr. Fralick zog namentlich Erkundigungen ein in den Häfen, welche die Dampfschiffe besuchen, nämlich in Mazatlan, Manzanilla und Acapulco. Nach dem Ergebniß der Ermittelungen kann er jedoch die Anknüpfung von Handelsbeziehungen mit Mexiko nicht befürworten. In Folge der Höhe des Lokalportos und bei dem Mangel an Gelegenheit, Postsachen ins Innere zu befördern, befindet sich der Handel in den Händen derjenigen, welche sich eigene Verbin-

Digitized by Google

bungen gesichert haben, und welche sicherlich Bürger der Vereinigten Staaten von einer Theilnahme daran ausschließen würden. Das Porto wird nach dem Grundsatze von 25 Cents = 1 ℳ. für die ½ Unze berechnet, ist also sehr hoch. Die Staaten Centralamerikas boten Mr. Fralick für seine Ermittelungen in Bezug auf Postangelegenheiten nur wenig Ausbeute; der mangelhafte Dienst, das hohe Porto und die Unsicherheit der Postverbindung erschwerten den Verkehr mit diesen Staaten.

In Panama fand Mr. Fralick den Postdienst in sehr mangelhafter Beschaffenheit. Er hebt besonders drei Punkte hervor:

1. das einfache Briefgewicht beträgt noch 10 Gramm oder ½ Unze anstatt 15 Gramm oder ½ Unze; 2. die Postsachen werden nicht bestellt, sondern in den Postämtern aufbewahrt, bis sie abgeholt bz. bezahlt werden oder »bis sie verfaulen«, wie sich ein Landsmann des Mr. Fralick, der Konsul Thorington, ausdrückte; 3. die Regierung von Columbien übt keine Aufsicht aus über den Transport der Postsachen seitwärts von Panama. Die Pacific-Dampfschiffgesellschaft unterhält die einzige Postlinie von Wichtigkeit an jener Küste südwärts von Panama, und sie führt, was ihr beliebt, oder verweigert, wie es ihr gefällt, indem sie Gegenstände als nicht durch die Post beförderbar oder als ungenügend bezahlt bezeichnet; sie läßt sich ein besonderes Briefporto in englischen Briefmarken nach dem Maßstabe von 6 Pence = 50 Pfennig für 10 Gramm bei Briefen oder 1 Shilling die ½ Unze bezahlen. Die Beförderung der Posten am Isthmus ist thatsächlich ganz in den Händen der Transport- und Dampfschiffgesellschaften, welche alle Posten den amerikanischen und englischen Konsuln ausliefern. Letztere sind die eigentlichen Postagenten, sie sortiren die Postsachen, indem sie das, was für sie oder an ihre Adresse, sowie für die höheren oder gewöhnlichen Beamten der Eisenbahn- und Dampfschiffgesellschaft bestimmt ist, zurückhalten und alles Uebrige den Ortspostanstalten übergeben. Dort werden die Briefschaften mit einer hohen Aushändigungsgebühr belegt, nämlich 10 Cents = 40 Pfennig für jede 10 Gramm oder 20 Cents = 80 Pfennig für die ½ Unze (15 Gramm), und zurückbehalten, bis nach ihnen gefragt und sie bezahlt werden. Die Beachtung, welche den Zwecken der Mission in Panama geschenkt wurde, hatte nur den Nutzen, die Aufmerksamkeit der Regierung von Columbien auf die schlechte Lage des Postdienstes zu lenken. In Folge dessen entschloß sich die Regierung bald darauf, durch eine besondere Verordnung die Briefaushändigungsgebühr bei den Hauptämtern in Panama, Colon und Aspinwall abzuschaffen. Die niedrige Gewichtsstufe von ½ Unze oder 10 Gramm an Stelle von einer ½ Unze oder 15 Gramm ist übrigens nicht blos für den Dienst am Isthmus und in Centralamerika eingeführt, sondern bestand auch bei allen Postbeförderungen südwärts. Hierdurch wird natürlich das Porto erheblich vertheuert. Ein Brief von 15 Gramm nach und von Para kostete einschließlich der Aushändigungsgebühr 54 Cents oder 2,16 ℳ.

Ueber die postalischen Verhältnisse der Vereinigten Staaten von Columbia konnte Mr. Fralick während seines Aufenthalts in Panama bestimmte Erkundigungen nicht einziehen. Er hält es für wahrscheinlich, daß in allen Häfen jenes Landes dieselbe Art des Postdienstes herrscht, wie in Panama.

Mit Ecuador hatten die Vereinigten Staaten seit einigen Jahren einen besonderen Postvertrag, welcher jedoch ohne praktischen Werth war, da weder jene Regierung noch die der Vereinigten Staaten die Post zu Wasser von oder nach Ecuador befördern konnte. Aber mit der Annahme der Bedingungen des Allgemeinen Postvereins müssen die Seelinien sich den Regeln derselben fügen, und die Folge wird

Digitized by Google

sein, das Porto nach Ecuador mit dem anderer Länder gleich zu stellen. Zugang für Postdampfschiffe ist nur möglich im Hafen von Guayaquil, in welchem die Schiffe der Pacific-Dampfschiffgesellschaft landen.

Der wichtigste Staat an der Küste des Stillen Meeres von Südamerika, und das Hauptziel der Mission war Peru, welches am 18. Februar erreicht wurde. Von großer Bedeutung war es, die Zustimmung dieses einflußreichen Staates zum Beitritt in den Allgemeinen Postverein zu erhalten, da sich erwarten ließ, daß die Folge davon der Beitritt aller anderen Staaten an der Küste des Stillen Meeres sein würde. Die Schwierigkeiten, welche Mr. Fralick bei seinen Unterhandlungen zu überwinden hatte, waren allerdings nicht unbedeutend und vorzugsweise finanzieller Art. Die Einnahmen Perus aus dem Postdienste mußten sich durch Aufhebung der Aushändigungsgebühr zunächst verringern, während dagegen die Ausgaben für den Seebeförderungsdienst bei Einführung des Vereinsportos sich erhöhten, da die Regierung in dieser Beziehung nur auf die Pacific-Dampfschifffahrtsgesellschaft angewiesen war, welche sich zu einer Ermäßigung ihrer Vergütungssätze für Beförderung der Posten nicht herbeiließ. Zu Statten kam Mr. Fralick jedoch, daß in Peru der lebhafte Wunsch bestand, die Handelsbeziehungen mit den Vereinigten Staaten zu erleichtern, was eben wieder nur durch den Beitritt Perus zum Allgemeinen Postverein zu erreichen war. Nach einigen Wochen erklärte sich die Regierung auch bereit, ihre Aufnahme in den Allgemeinen Postverein herbeizuführen, welche inzwischen erfolgt ist. Dieser Vorgang blieb auch in Bolivia und Chili nicht unbemerkt und wurde in den öffentlichen Blättern dieser Länder besprochen. Mr. Fralick benutzte daher die hierdurch erzeugte günstige Stimmung und richtete noch vor seiner Abreise von Lima an den Minister der auswärtigen Angelegenheiten in Bolivia und in Chili das Ersuchen, auch ihrerseits dahin zu wirken, daß ihre Länder in den Postverein eintreten. Noch vor dem Abschluß der Verhandlungen hatte er die Genugthuung, aus einem ihm offiziell mitgetheilten Schreiben des Ministers der auswärtigen Angelegenheiten in Chili an das Gouvernement von Peru in Lima zu ersehen, daß die chilenische Regierung ebenfalls dem Verein beizutreten beabsichtige.

Die Hauptfrage bleibt allerdings noch, ob es den Regierungen von Peru und Chili gelingen werde, regelmäßige Post-Dampfschiffverbindungen mit den Vereinigten Staaten herzustellen. Nach Ansicht des Mr. Fralick läßt sich jedoch nicht bezweifeln, daß eine neue Linie zu Stande kommen wird, da die Vereinigten Staaten sich bereit erklärten, zur Unterstützung derselben jährlich 100 000 Dollars zu zahlen und da Unterstützungen in gleicher Höhe von den Regierungen in Peru und Chili zugesagt wurden. Es geht hieraus hervor, wie sehr die Hebung des Postdienstes durch Anschluß an den Allgemeinen Postverein und durch Herstellung von Post-Dampfschiffverbindungen von den gedachten Ländern angestrebt wird. Hierzu ist auch guter Grund vorhanden, denn der schnelle Aufschwung der Staaten an der Westküste Südamerikas ist hauptsächlich durch die vermehrten Dampfschifflinien hervorgerufen worden. Der Handel hat sich an Umfang verdoppelt, und »Hauptstädte, bemerkenswerth wegen ihrer Schönheit und hohen Kultur, und des Geistes und des Verständnisses ihrer Einwohner«, sind unter diesem Einflusse emporgewachsen.

Die Argentinische Republik hatte schon vor Ankunft des Mr. Fralick in Buenos Ayres ihre Zustimmung zur Aufnahme in den Postverein gegeben, es kam daher für ihn nur darauf an, die Einrichtung einer direkten Dampfschifflinie

Digitized by Google

zwischen der Republik und den Vereinigten Staaten anzuregen. Auch diese Bemühungen hatten Erfolg, denn noch während seiner Anwesenheit in Rio de Janeiro wohin Mr. Fralick sich von Buenos Ayres begab, erhielt er durch den Gesandten der Vereinigten Staaten die Nachricht, daß die Argentinische Republik beschlossen hätte, eine solche Post-Dampfschifflinie mit 25000 Dollars jährlich zu unterstützen. Eine gleiche Summe und zwar für 5 Jahre wurde von den Kaufleuten von Buenos Ayres durch Zeichnung aufgebracht. Um diesen Anerbietungen sogleich die gehörige Verwendung zu geben, schlägt Mr. Fralick vor, die Linie, welche jetzt von New-York nach Rio de Janeiro läuft, bis Buenos Ayres auszudehnen; die Mehreinstellung eines Schiffes auf dieser Linie wird zu diesem Zwecke genügen.

Bezüglich Brasiliens, welches Land dem Postverein bekanntlich angehört, bemerkt Mr. Fralick, daß der Postdienst in Rio de Janeiro und in einigen anderen großen brasilianischen Städten zwar gut verwaltet werde, daß aber in den Provinzen und in dem entfernten Inneren kaum von einem geordneten Postdienst die Rede sein kann. Der auswärtige Postdienst Brasiliens ist dagegen ausgedehnt und wichtig, und wird durch die zahlreichen Dampfschiffverbindungen, zu deren Unterhaltung Brasilien mehr oder weniger beisteuert, besonders gefördert. Mr. Fralick kommt zum Schluß nochmals darauf zurück, von welcher Bedeutung es für die Ausbreitung des Handels zwischen den Vereinigten Staaten und Südamerika sei, daß beide Länder durch Post-Dampfschiffverbindungen mit einander verknüpft würden, und giebt endlich einige interessante Notizen über die Dampfschiffverbindungen mit England und Frankreich.

Bis zum Jahre 1844 war der Handel Englands mit Südamerika nur von geringer Bedeutung. Dies änderte sich aber sofort, als England in diesem Jahre die an der Westküste bestehende Wainwright-Linie ankaufte und im Jahre 1845 für die Beförderung der Posten von Panama nach Valparaiso einen Vertrag mit der Pacific-Dampfergesellschaft abschloß. Die Royal-Dampfschiffgesellschaft begann ihren Dienst in Westindien etwas früher, und ungefähr zu derselben Zeit nach Brasilien. Frankreich richtete erst einige Jahre später directe Dampfschiffverbindungen ein und hatte damit nicht weniger Erfolg wie England. Frankreich behauptet in der That die zweite Stelle im Handel in fast jedem Staate Südamerikas. Frankreich zahlt für die Seepostbeförderung sehr reichlich bemessene Vergütungen, so daß die »Messageries Maritimes« zwei Linien nach Südamerika und Westindien unterhalten können, welche beide mit großem Erfolg zur Entwickelung des Handels dieser Länder mit Frankreich beitragen. Frankreich erneuerte seine Kontrakte mit den »Messageries Maritimes« im Jahre 1875, für eine 14tägige Linie von Havre nach Brasilien und dem Plataflusse, 99552 Seemeilen, und zahlt an Subvention 3644000 Frcs. das Jahr; zur selben Zeit erneuerte Frankreich auch den Vertrag mit der westindischen Linie, die ungefähr denselben Betrag an Unterstützung erhält. Die Nutzanwendung ist natürlich, daß die Regierung der Vereinigten Staaten nicht hinter der Frankreichs bei Bemessung der Unterstützungen für Post-Dampfschiffverbindungen zurückbleiben darf.

Digitized by Google

50. Die Lüneburger Haide.

Wer das den Lesern des Post- und Telegraphenarchivs bekannte geographisch-statistische Werk: »Das Reichs-Postgebiet« zur Hand nimmt, wird unter »Lüneburg« vielleicht mit einiger Verwunderung in der kurzen Schilderung der sogenannten »Lüneburger Haide« von ausgedehnten Waldungen und größeren Baumanpflanzungen lesen, während doch die Lüneburger Haide gemeiniglich als der Inbegriff einer trostlosen Oede ohne Baum und Strauch gilt.

Von dieser landläufigen Meinung weicht freilich das Urtheil derer wesentlich ab, welche jenes Fleckchen deutscher Erde aus eigener Anschauung kennen, oder sich die Mühe nehmen, das nicht nur in der seichteren Gelegenheitsliteratur, sondern selbst in manchen Schulbüchern oberflächlich und irrthümlich geschilderte Gebiet einer näheren Untersuchung zu unterziehen. Zu solchen gründlicheren Kennern von Land und Leuten zählt der Verfasser eines vor Kurzem in den deutschen geographischen Blättern erschienenen Aufsatzes, welcher, ersichtlich auf zuverlässigen Grundlagen, die Boden- und Ertragsverhältnisse, die landschaftliche Erscheinung und die besonderen Eigenthümlichkeiten der Lüneburger Haide schildert.

Zunächst weist der Verfasser auf die häufig vorkommende Ungenauigkeit des geographischen Begriffes hin, welcher unter der Lüneburger Haide die Gegend um die Stadt Lüneburg versteht, während unter jenem Namen die Haide des alten Fürstenthums Lüneburg gemeint ist. Uebereinstimmend mit letzterem Hinweis wird auch in dem obenerwähnten amtlichen Werk über das deutsche Reichs-Postgebiet als Lüneburger Haide die 2 km von der Stadt Lüneburg beginnende, von mehreren unbedeutenden Höhenzügen durchschnittene Ebene bezeichnet, welche im Norden von der Elbmarsch zwischen Schnackenburg und Harburg, im Süden von der Aller von Orbisfelde bis Rethem, im Osten von der Altmark und im Westen von dem Landdrosteibezirke Stade begrenzt wird.

Von diesem Gebiete entwirft der Aufsatz in den deutschen geographischen Blättern eine eingehende, vielfach mit Zahlen belegte Schilderung, der wir Folgendes entnehmen.

Von den 4 432 688 Morgen (1 hannov. Morgen = 0,262 ha) des Fürstenthums waren im Jahre 1851 noch unkulturbare Flächen, einschließlich der Moore und Weiden, 2 338 671 Morgen. Nach einer Angabe von 1852 wurden benutzt als Forsten 665 270 Morgen. Die für die Besteuerung im Jahre 1872 erhobene Uebersicht ergab 58,3 pCt. kultivirten Bodens, für den Waldbestand der Landdrostei Lüneburg 18,6 pCt. zur gesammten Landesfläche, während die Provinz Hannover 15,8 pCt., das Königreich Preußen 26 pCt. hat. Der Flächeninhalt des Landdrosteibezirkes ist auf 1 151 482 ha angegeben, davon kamen im Jahre 1872 auf Holzungen 214 162 ha. Im Jahre 1875 betrugen die Staatsforsten allein 76 954 ha.

Aus diesen Zahlen geht schon zur Genüge hervor, daß die Vorstellung von der Lüneburger Haide als einer »baumlosen« Einöde ebenso unrichtig ist, wie die, daß sie eine eintönige, endlos sich dehnende Ebene sei. Man wird nicht leicht eine Stelle finden, wo nicht der Horizont durch Hügel und Wald begrenzt, der Blick vielfach durch Baumschlag und Busch unterbrochen wäre. Wenn zum Begriff der Steppe

Digitized by Google

Baumlosigkeit gehört, so sind die gedehntesten Haidebezirke des Lüneburgischen nicht dazu zu zählen; die Herrschaft weniger Pflanzenformen, in welche Humboldt das Wesen der Steppe setzt, ist allerdings stellenweise bestimmt ausgeprägt. Hält man aber daneben, daß die Nachbargebiete von Bremen, Verden und Osnabrück eine Waldquote von 4 pCt., von Ostfriesland gar nur 1½ pCt. haben, so leuchtet ein, wie wenig es berechtigt gewesen ist, gerade die Lüneburger Haide zum Typus waldarmer Eintönigkeit zu machen. Ja, selbst die Nachbarprovinz Brandenburg, in der man die sorgsame Ausnutzung des dürftigen Bodens zu Wald willig anerkennen muß, kann sich nicht im entferntesten mit ihrem Walde neben Lüneburg stellen.

Der reiche Beerenertrag, welcher unter dem Schutze des Waldes gedeiht, ist wiederholt nach bestimmter Aufnahme geschätzt; die Tausende von Centnern, welche auf der Eisenbahn verfahren werden, stellen einen jährlichen Gelderwerb von mehreren Hunderttausend Mark dar.

Die Göhrde, der Lüß, die Gartowschen Forsten bilden zusammenhängende Gebiete von mehr als einer Quadratmeile. Der Garrelsdorfer Wald, das »Dröge Holz«, »die Birken«, Reisemoor, Priorsgehäge, »der Löhn«, »Wichmannsdorf«, manche Gehölze um Ebstorf und Uelzen, die Forsten um Neuhaus, das Emmerholz, das Kinkenbruch und »der große Len« enthalten einen so ausgezeichneten Hochwald und so frisch aufstrebenden Anwuchs, daß er der Stolz und die Freude jedes Forstmannes ist. Die öffentlichen Angaben von 1851 bestimmen den Eichenhochwald auf 25 913 Morgen, den Buchenhochwald auf 34 621 Morgen, den Nadelwald auf 288 997 Morgen, wovon die Staatsforsten allein 83 380 Morgen von über 40 jährigen Bäumen, 2508 Morgen von mehr als 160 jährigen Eichen und etwa 12 000 Morgen von 100 jährigen Buchen umfaßten. Zahlreich finden sich stolze Bäume von hohem Alter, mächtiger Dicke, malerischer Verästelung, prachtvoller Kronenentwickelung und ungewöhnlicher Höhe. Das »Elbholz« bei Gartow zeigt Musterstücke tausendjähriger Eichen, deren eine in Stumpfform auf der Gewerbeausstellung in Hannover als Haus für Geräthe und dergleichen benutzt war. Die Forsten des Amtes Neuhaus, bei Wathlingen, Scharnhorst, Burgdorf, das Hohnstedter Holz, die Göhrde und viele andere haben 300 bis 500 jährige Eichen von außerordentlicher Schönheit.

Der Unterwald erhält als charaktervolle Beimengung vor Allem den Hülsenstrauch, dessen glänzende lederfarbene nadelspitzige Blätter nicht weniger als die blutrothen Beeren die Aufmerksamkeit von Alt und Jung erregten, und der mitunter bis zu einer Höhe von 5 bis 6 m baumartig emporwächst. Im Buchenwalde bilden Rhamnusarten, besonders das Pulverholz und die Salbeiweiden den Hauptbestand, denen sich bisweilen der Spillbaum beimischt, durch seine schön rothen Kapselfrüchte (Pfaffenhütchen) allgemein auffallend. Hier schießt der Adlerfarren bis zu einer Höhe von 3 m und darüber empor, die selbst die oft genannten des Jagdparkes von Muskau übertrifft, während die Bäche und die Erlenbulte mit den bis zu 1 m hohen Wedeln des ächten und falschen Wurmfarrns wahrhaft malerisch bekleidet sind. Das Revier Radbruch beherbergt in der Nähe des Forsthauses Borstel eine botanische Seltenheit, den kletternden Lerchensporn, der an aufgearbeiteten Stellen in einzelnen Jahren heerdenartig auftritt, dann aber auch längere Zeit zu verschwinden scheint.

Die »Beiträge zur Naturkunde des Fürstenthums Lüneburg«, welche vom naturwissenschaftlichen Verein in Lüneburg herausgegeben sind, zählen von den

Digitized by Google

74 Arten von Säugethieren 39, von den 308 Vögeln 194, von den 26 Reptilien 18, von den 200 Fischen 53 auf. Von den Mollusken sind 70 bis 80 Arten nachgewiesen. Die Sammlungen des verstorbenen, unter den Entomologen wohlbekannten Stadtschreibers Heyer zeigen, daß die Insektenfauna eine reiche genannt werden kann, wie das die Vegetation erwarten läßt.

Aber auch die fleißige Menschenhand hat das Ihrige redlich dazu beigetragen, daß die Lüneburger Haide den Verruf der unfruchtbaren Einöde in Wahrheit nicht verdient.

Roggen, auch als Sommerroggen gebaut, ist die Hauptfrucht; der Weizen kommt auf schwererem Boden in mehreren Spielarten vor, Gerste nur in einer Gattung. Hafer wird vielfach gebaut, ebenso Buchweizen, Lupinen und Klee. Die Kartoffel des Sand- und Kleiebodens ist sehr schmackhaft. Auf Gemüse und Sämereigewächse, namentlich aber auf den Wiesenbau wird viele Sorgfalt verwendet. Die Schulen für Wiesenbau in Suderburg und Uelzen haben seit 1854 viele ihrer Zöglinge ausgesandt, welche die »Lüneburger Wiesenbauer« selbst bis nach Polen und Rußland in ehrenvollen Ruf gebracht haben.

Die Dörfer und Einzelhöfe der Haide künden sich schon aus der Ferne durch ein Baumwäldchen an, das sich über ihnen meistens aus breitästigen Eichen wölbt, aus denen nur hier und da das dunkle Strohdach oder seltener der rothe Steinbau eines Wohnhauses neuen Stils hervorblickt. Bisweilen ragen einige italienische Pappeln vor dem Hause hervor, in deren Spitze die Elster gern ihr Nest baut. Ein Wirthschaftshof, den der Bauer nicht leicht zu groß haben kann, nimmt das langgedehnte und breite Wohnhaus, die Scheune, den Speicher, die Stallgebäude und Schauer auf. Die Fenster des Wohnhauses schauen in den Blumengarten, der früher fast immer Centifolie, Nelke, Pfingstrose, Salbei, Lavendel, Rosmarin, Feuernelke, Klusternelke, die gewöhnlichsten Küchenkräuter, wie Sellerie, Peterstlie, Porre, Zwiebeln — auch wohl einen Busch schwarzer Johannisbeeren — enthielt, kurz alle jene Gewächse, welche als ein altes Erbe der Kulturarbeit Karls des Großen sich als »Flora der deutschen Bauerngärten« vom äußersten Süden bis zum Norden im alten Bestande erhalten haben. Gegenwärtig wird freilich daran fortwährend geändert, die Modeblumen der Handelsgärten treten auch im Bauerngarten auf und machen neuen Platz. Hat doch auch das Wohnhaus bereits die mannigfachste Umgestaltung erfahren, wenigstens im Innern, wenn auch der einstöckige Längsbau beibehalten ist. In dem modernen Wohnhause des wohlhabenden »Hofbesitzers« sind Wohn- und Schlafzimmer, Küche und Vorrathskammern von der eigentlichen Wirthschaft ganz abgeschlossen; der Bau selbst ist sehr stattlich, meist aus Backsteinen auf Grundmauern von Granit aufgeführt und mit vielen gleichmäßigen Fenstern versehen. An den Obstgarten schließt sich oft eine Wiese, bisweilen ein Wäldchen.

Wenn auch patriarchalische Einfachheit noch immer einen Grundzug im Karakter des Haidebewohners ausmacht, so gestattet er sich doch, neben gediegener Ernährung, die Befriedigung mancher höheren Bedürfnisse, sendet seine Söhne mit Vorliebe auf bessere Schulen und schließt sich gegen bildende Einflüsse der Außenwelt keineswegs ab.

Ungefähr 250 000 Menschen verdanken der Lüneburger Haide ein zufriedenes und verhältnißmäßig wohlhäbiges Dasein; das allein zeigt deutlich genug, daß ihre Heimath etwas Besseres zu bieten hat, als eine Wüstenei von Moor und Sand.

Digitized by Google

II. Kleine Mittheilungen.

Die Einnahmen der französischen Post- und Telegraphenverwaltung. Die französische Post- und Telegraphenverwaltung hatte mit Rücksicht auf die Herabsetzung der Postgebühren um etwa 20 pCt., der Telegraphengebühren um etwa 30 pCt. für das erste Jahr nach Einführung dieser niedrigeren Taxen einen Ausfall in der Einnahme aus den Postgebühren mit 18 Millionen, aus den Telegraphengebühren mit 1 200 000 Francs angesetzt. Glücklicherweise hat sich diese Annahme als viel zu hoch erwiesen. In den ersten acht Monaten dieses ersten Jahres hat der Gesammt-Ausfall an Post- und Telegraphengebühren nur 6 190 690 Francs betragen anstatt der angenommenen 12 800 000 Francs. Daraus darf wohl geschlossen werden, daß die Gebühreneinnahmen sich binnen nicht langer Zeit wieder auf ihre frühere Höhe erheben werden.

Neue Kabel zwischen Europa und Amerika. Die American Cable Company beabsichtigt folgende Kabel zu legen: ein Kabel von New-York nach Flores, einer der Azoren-Inseln, dessen Kupferdraht 500 Pfund per Knoten wiegen soll; ein Kabel von Flores nach Frankreich, England und Holland, und ein ferneres Kabel von Flores über Fayal, eine andere Azoren-Insel, und San Miguel nach Lissabon. Die Gesammtlänge dieser Kabel wird sich auf 7300 Meilen belaufen. Der zur Legung der Kabel bestimmte Dampfer wird gegen 1 500 000 Mark kosten.

Die indischen Staats-Telegraphenlinien im Jahre 1876/77. Am Schluß des Finanzjahres besaß die englische Regierung in Indien und auf Ceylon im Ganzen 39 700 (englische) Meilen Leitung und 17 840 Meilen Linie mit 234 Stationen. Die Zahl der beförderten Telegramme hat sich stetig in großen Schritten vermehrt. Während sich dieselben im Jahre 1867/68 auf 373 832 und 1875/76 auf 958 408 Stück beliefen, hat sich diese Zahl 1876/77 auf 1 166 833 Stück erhöht, also innerhalb neun Jahren verdreifacht. Der indo-europäische Regierungs-Telegraph umfaßt die persische Sektion mit 792 Meilen Landlinie und die persische Golf-Sektion mit 1732 Meilen unterseeischen Kabels und 718 Meilen Landlinie. Diese Linie enthält ihrer ganzen Länge nach zwei Leitungen, und in der persischen Sektion eine dritte, welche gewöhnlich den persischen Lokalverkehr vermittelt, im Nothfall aber auch als Aushülfe benutzt wird. In letzterer Sektion wurden die noch vorhandenen hölzernen Stangen durchweg durch eiserne ersetzt. Theils in Folge dieser Maßregel, theils in Folge höchst energischer Abstrafung der Schuldigen haben sich die Fälle muthwilliger Beschädigung der Leitungen ungemein vermindert. Die Golfkabel wurden nur zweimal böswilligerweise beschädigt.

Die Telegramme zwischen Großbritannien und Kurrachee waren durchschnittlich 1 Stunde 35 Minuten über die indische Linie, 8 Minuten länger über Suez unterwegs. Die Einführung des Worttarifs am 1. Januar 1876 hat bei dem telegraphirenden Publikum großen Anklang und volles Verständniß gefunden; 35 Prozent sämmtlicher Telegramme hielten sich unter 10 Worten. Trotzdem betrug die Gesammtzahl der durch die Regierungskabel beförderten Telegramme 45 205 Stück

Digitized by Google

mit 883 913 Worten, von denen 37 415 zwischen Europa und Indien gewechselt wurden, während 4 050 aus dem fernen Osten stammten bz. dahin bestimmt waren. Durch die Kabel der Eastern Company (Bombay-Aden-Suez ꝛc.) passirten 56 862 und 23 977, zusammen 80 839 Telegramme. Die Gesammteinnahmen des Regierungstelegraphen betrugen 87 609 — die Ausgaben 72 702 Pfund Sterling. (Electrician.)

Unter dem Titel »La lumière électrique« erscheint seit kurzem in Paris eine neue Zeitschrift, welche lediglich dem Fache der elektrischen Beleuchtung gewidmet sein soll. Herausgeber ist der bekannte Graf Du Moncel, dessen Name dafür bürgt, daß die neue Erscheinung auf dem Gebiete der telegraphischen Fachliteratur ihr Ziel, das Interesse an dem elektrischen Licht zu fördern und dasselbe zu vervollkommnen, wohl erreichen wird. Hoffentlich wird sich Gelegenheit finden, die Leser des Archivs mit der neuen Zeitschrift näher bekannt zu machen.

III. Literatur des Verkehrswesens.

Erster Jahresbericht des Vereins für Erdkunde in Metz für 1878. Mit 3 Blatt Zeichnungen. Metz, G. Scriber, 1879, 126 S. in Groß-Oktav.

Den wissenschaftlichen Vereinigungen, welchen die deutsche Forschung auf dem Gebiete der Geographie einen nicht geringen Theil ihres stetigen Aufschwunges verdankt, hat sich mit dem Beginn des vorigen Jahres eine neue in dem »Verein für Erdkunde zu Metz« zugesellt.

Das beste Zeugniß seiner ersprießlichen Thätigkeit stellt sich der Verein durch die Veröffentlichung seines ersten Jahresberichts aus, in welchem die Ziele der Vereinigung und das zur Erreichung dieser Ziele bisher Geschehene unter Mittheilung der Sitzungsberichte und der gehaltenen Vorträge dargelegt werden. Wenn hierbei hervorgehoben wird, daß der Verein, entsprechend seinem statutenmäßigen Zwecke: das Studium der Erdkunde bei seinen Mitgliedern zu pflegen und zu fördern, im ersten Vereinsjahre Leistungen nach außen hin nicht aufzuweisen habe, sondern nur für die Erreichung des genannten Zweckes im Innern thätig gewesen sei, so ließe sich dem an der Hand des vorliegenden Jahresberichts widersprechen. Das mit Karten und Zeichnungen ausgestattete, 126 Druckseiten umfassende Heft enthält mehrfache Mittheilungen, welche nicht allein von den für die geographische und die verwandten Wissenschaften sich interessirenden Laien, sondern auch von dem Fachmanne als schätzbare Beiträge auf dem Gebiete der Forschung zu begrüßen sind, und deren Veröffentlichung immerhin eine dankenswerthe Leistung des Vereins auch nach außen hin darstellt.

Zum Belege dessen mag, statt eines aus Raumrücksichten hier nicht möglichen Eingehens auf den gesammten Inhalt des Jahresberichts, die nachfolgende auszugsweise Wiedergabe eines Vortrages dienen, welcher von einem Vereinsmitgliede, Herrn Hauptmann Schultzen, bei einer wissenschaftlichen Exkursion des Vereins nach Jouy-aux-Arches am 5. Mai 1878 über die altrömische Wasserleitung von Gorze nach Metz gehalten worden ist.

Digitized by Google

Da es bekanntlich stets eine der ersten Sorgen der römischen Imperatoren oder ihrer Statthalter war, größere Städte mit reichlichem und gutem Wasser zu versorgen, während andererseits den Römern das Prinzip noch unbekannt war, wonach Wasser in kommunizirenden Röhren sich ins Niveau stellt, so sind die noch heute unser Staunen und unsere Bewunderung erregenden riesigen Bauten entstanden, welche dazu dienten, den Wasserfaden in gleichmäßig stetigem Fall über Thäler und Schluchten an den Ort seiner Bestimmung zu leiten.

In Constantinopel sind es, neben neueren Konstruktionen aus der ersten Zeit der Türkenherrschaft stammend, noch heute die Leitungen des Konstantin (323 bis 337) und des Valens (364 bis 378), welche der Metropole des Halbmondes den nöthigen Wasserbedarf zuführen. Ist man dort in der glücklichen Lage, die Zeiten der Entstehung der Leitungen angeben zu können, so ist dies bei dem Metzer Aquädukt leider nicht der Fall; hier weisen die archäologischen Funde nur auf das Gebiet der Kombination hin, auf welchem zwei Anschauungen vertreten sind. Die eine verlegt die Erbauung des Aquädukts in die Zeit des Augustus (37 v. Chr. bis 14 n. Chr.). Hierfür sprechen die bei Novéant aufgefundenen zahlreichen Medaillen mit dem Bildniß des Germanicus, Stiefonkels des Augustus, sowie Münzen, die das Bild des Augustus tragen. Ebenso scheint ein in den Steinbrüchen von Norroy bei Pont-à-Mousson im Jahre 1721 aufgefundener sehr gut erhaltener Altar für die Augustäische Zeit zu sprechen; das Material des Aquädukts, ein vortrefflicher Sandstein, stammt größtentheils aus den bezeichneten Steinbrüchen her, was einmal durch das treffliche, leicht zu bearbeitende Steinmaterial, andererseits durch den bequemen Wassertransport Mosel abwärts leicht erklärlich ist. Dieser Altar trägt folgende Inschrift:

»Jovi, Optimo, Maximo et Herculi Saxano sacrum, Publius Valpidius Clemens, centurio legionis octavae Augustae cum militibus legionis ejus, votum solvit lubens, lubens merito.«

Zur Erklärung dieser Inschrift ist zu bemerken, daß Herkules die Gottheit war, welcher nach Beendigung größerer öffentlicher Bauten Votivsteine errichtet wurden, und daß ihm dann stets der Beiname Saxanus (der Steinerne) beigelegt wurde. Die achte Augustäische Legion gehört nun nach Tacitus zu der Armee, welche Augustus in der Stärke von acht Legionen am Rhein gegen die Germanen hielt. Wenn man nun in Ermangelung anderweiter positiver Nachweise, unter Berücksichtigung des Umstandes, daß das Baumaterial aus den bezeichneten Steinbrüchen herstammt, den Altar mit dem Aquädukt in Verbindung bringen darf, so wird die Erbauung desselben, oder wenigstens eines Theils, bis in die Zeit des Augustus zurückzudatiren sein, da, wie bekannt, die Legionen zu solchen Arbeiten verwendet wurden. Dazu kommt, daß in die Regierung des Augustus die Zeit der größten Blüthe der Römerherrschaft fällt, daß Augustus selbst sich drei Jahre in Gallien aufgehalten hat und daß Metz und Trier damals die wichtigsten Etappen gegen den Rhein waren. Aus der Zeit des Augustus stammen ferner, wie durch Funde historisch bestätigt wird, die wichtigsten Römerstraßen jener Gegend, deren Bau Agrippa geleitet hat. Die Ausgrabung eines zweiten Altars in denselben Steinbrüchen im Jahre 1748 scheint die obigen Annahmen zu bestätigen. Die Inschrift dieses nur wenig beschädigten Altars lautet:

»Herculi Saxano et imperatori Vespasiano Augusto et Tito imperatori et Domitiano Caesari, Marcus Vibius Martialis centurio

Digitized by Google

legionis decimae geminae et comilitones Vexilii Legionis ejusdem, qui sunt sub cura ejus, votum solvent lubentes merito.«

Vespasian regierte von 69—79, Titus von 79—81 und Domitian von 81—96.

Hiernach müßte dieser Votivaltar in der Zeit von 69—96 errichtet sein. Ein Werk von so enormer Ausdehnung, wie der Aquädukt, ist möglicherweise, da sein Bau durch kriegerische Ereignisse unterbrochen wurde, erst im Verlauf von vielen Jahren errichtet, oder hat größere Reparaturen erfordert, nach deren Ausführung der letzterwähnte Votivaltar errichtet sein mag.

Wie über die Zeit der Entstehung, so sind auch über den Zeitpunkt der Zerstörung des Aquädukts positive Angaben nicht zu finden. An der Hand der Geschichte dürfte sich jedoch ein Zeitpunkt feststellen lassen, zu welchem die Zerstörung mit Sicherheit anzunehmen ist.

Es ist dies das Jahr 451, in welchem Attila auf seinem Zuge nach den catalaunischen Gefilden Metz gänzlich zerstörte. Auf seinem weiteren Zerstörungszuge Mosel aufwärts, nach Scarpona beim heutigen Dieulouard, wird sicherlich auch der Aquädukt bei Jouy, wo dieser die Mosel auf einer Brücke überschritt, dem Barbarismus der Hunnen nicht entgangen sein. Einige Jahrzehnte später, 476 fällt das morsche weströmische Reich vollständig in Trümmer; kräftige, aber rohe Völker treten an dessen Stelle; hier speziell Clodwig mit seinen Franken. Politik und Kampf bei der Gründung dieser neuen Reiche, sowie die Erstarkung des Christenthums, dessen Richtung in monumentale kirchliche Bauten hinausläuft, haben wohl den Wiederaufbau des Aquädukts verhindert, an welchem dann die Zeit, das Wetter und vor Allem die zerstörende Hand der Menschen des unwissenden Zeitalters das Weitere gethan haben, um ihn auf die heute noch sichtbaren Spuren zu reduziren. Das Dorf Jouy z. B. ist hauptsächlich aus dem bequem gelegenen und fertigen Baumaterial des Aquädukts aufgeführt.

Sigibert von Gembloux (1112 zu Metz gestorben), einer der besten und zuverlässigsten Quellenschriftsteller des Mittelalters, hat noch die Pfeilerreste im Moselbett gesehen und beklagt deren Verfall. Gerhard Mercator, der um die Mitte des sechszehnten Jahrhunderts schrieb, will noch auf beiden Moselufern bei Jouy und gegenüber, südlich von Ars, zwei Häuschen gesehen haben, unter welchen nur Ueberdachungen der an diesen Stellen belegenen Bassins verstanden werden können, wie aus der folgenden Schilderung hervorgehen wird.

Die erste Spur des Aquädukts zeigt sich an der Nordlisière von Gorze, von wo derselbe 300 m lang, deutlich und gut erhalten, unter den Häusern der Hauptstraße von Gorze fortläuft. Das Sammelbassin muß in der Schlucht, die sich nach Flavigny zieht, zwischen dem Côte-Mousa und der Höhe, auf welcher die Ferme St. Thiebault erbaut ist, gelegen haben, da sich hier die schönen Quellen (les bouillons oder les sources genannt) befinden.

Von Gorze läuft die Leitung, an der Straße nach Novéant und von da nach Dornot und Rongueville entlang, bis kurz vor Ars a. d. M. dem Abhang des die Mosel begleitenden Höhenzuges in stetigem Fall folgend unterirdisch auf einer Länge von 12 572 m mit einem Fall von 9,26 m. Die Sohle des Kanals ist aus größeren Bruchsteinen im Mörtelbade hergestellt. Die Wölbung, aus regelrecht behauenen Sandsteinen aufgeführt, wird von einem Gemäuer aus rohen kleineren Steinen umgeben, welches an seinen Außenseiten von einer in regelmäßig gehauenen

Digitized by Google

hat man berechnet, daß derselbe in der Minute ungefähr 27 Kubikmeter Wasser gegeben haben muß, d. i. mehr, als die jetzige Leitung giebt. Bezeichnend ist es ferner für die Findigkeit der Römer, daß sie schon damals die besten und gesundesten Quellen benutzt haben, auf welche die Neuzeit erst nach Jahrhunderte langem Umhersuchen im Jahre 1858 wieder zurückgekommen ist.

IV. Zeitschriften-Ueberschau.

1) **Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten. Nr. 25. Berlin, 20. Juni 1879.

Die internationale Telegraphenkonferenz zu London. — Giroverkehr zwischen der Post und den Reichsbankanstalten. — Kaiserlicher Erlaß. — Personalnachrichten. — Betriebswesen. — Die Postbauräthe. — Sekundärbahnen und Postverwaltung. — Das Megaphon. — Kleine Mittheilungen. — Relation aus geschlossenen Akten. — Vermischtes. — Aufgaben aus dem Gebiete der Telegraphentechnik. — Redaktionsschalter. — Feuilleton.

2) **Dr. A. Petermann's Mittheilungen aus Justus Perthes' geographischer Anstalt.** Herausgegeben von Dr. J. Brehm und Dr. M. Lindeman. 25. Bd. 1879.

Reise durch das mittlere und südliche Japan. 1876. Von Dr. A. Wonikof. — Die Insel Einsamkeit im sibirischen Eismeere. Von Prof. H. Mohn. — Afghanistan in seiner gegenwärtigen Gestalt. Von F. v. Stein. — Klima am Victoria-Nianza. Von Prof. Dr. J. Hann. — Die Juan-Fernandez- (Robinson-) Inseln. Briefliche Mittheilungen von A. v. Rodt. — Geographischer Monatsbericht. — Geographische Literatur. — Karten.

3) **Journal télégraphique.** Publié par le bureau international des administrations télégraphiques. No. 17. Berne, 1879.

I. Rapport sur les propositions de tarifs faites en vue des Conférences de Londres, par M. le Chevalier Ponzio Vaglia, Directeur, Chef de division de l'Administration des télégraphes italiens (traduit de l'italien). — II. La balance d'induction de M. le Professeur Hughes. — III. De la coexistance de courants contraires dans un même conducteur, par M. Ferd. Kovacevic, sécrétaire à la Direction des télégraphes hongrois, à Agram (traduit de l'allemand sur une communication originale de l'auteur) (suite et fin). — IV. La télégraphie et quelques autres applications de l'électricité à l'exposition universelle de 1878, par M. Rothen, directeur adjoint des télégraphes suisses (suite). — V. Résultats statistiques du mouvement des télégrammes entre l'Allemagne et les Pays-Bas, en 1878. — VI. Bibliographie. — VII. Sommaire bibliographique. — VIII. Nécrologie. IX. Nouvelles.

4) **Telegraphisches in verschiedenen Zeitschriften.**

Dingler's polytechnisches Journal. Band 232 Heft 4.

Edison's elektrische Lampe. — F. A. Gower's Telephon. — Die Kohlen in Sawyer und Man's elektrischer Lampe.

Electrician. Vol. III. No. 1.

On an Induction-Currents Balance and Experimental Researches therewith. By Professor D. E. Hughes. — Submarine Telegraphy. — The History of Electric Lighting. — On Spirality of the Energy in Bar Magnets.

Herausgegeben im Auftrage der Kaiserlichen Post- und Telegraphenverwaltung.

Berlin, gedruckt in der vormaligen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (unter Reichsverwaltung).

Digitized by Google

Ergänzungsheft

zum

Archiv für Post und Telegraphie.

Berlin, Juni 1879.

Die

Postverbindungen, Handels- und Verkehrsbeziehungen

zwischen

dem Deutschen Reiche und den Deutschen Konsulatsorten in außereuropäischen Ländern.

Von

H. Höpfner,

Geheimer expedirender Sekretär bei der obersten Post- und Telegraphenverwaltung.

Berlin 1879.

Gedruckt in der vormaligen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei (unter Reichsverwaltung).

Digitized by Google

Inhalts-Ueberſicht.

	Seite
I. Aſien	2
1. Kleinaſien, Syrien und Paläſtina	2
A. Nordküſte Kleinaſiens	2
B. Weſtküſte Kleinaſiens	3
C. Syrien und Paläſtina	4
2. Südaſien	7
A. Aden und Britiſch-Indien	7
a) Weſtküſte Indiens	9
b) Oſtküſte Indiens	9
c) Oeſtliches Bengalen und Br. Birma	10
B. Hinterindien	10
a) Ceylon	11
b) Straits Settlements	11
c) Siam	12
d) Cochinchina	12
C. Der Indiſche Archipel	13
a) Sunda-Inſeln (Niederländiſch-Oſtindien)	13
b) Philippinen	14
3. Oſtaſien	15
A. China	15
B. Japan	18
II. Afrika	19
1. Nordafrika	19
A. Aegypten	19
B. Tunis	20
C. Algier	21
D. Marokko	21
2. Weſtafrika	22
A. Azoren	22
B. Madeira	22
C. Canariſche Inſeln	23
D. Capverdiſche Inſeln	23
E. Republik Liberia	24
F. Guinea	24
G. St. Helena	26
3. Südafrika	26
A. Kapkolonie	26
B. Kolonie Natal	27
C. Oranje-Freiſtaat	27
4. Oſtafrika	27
A. Delagoa-Bai	27
B. Zanzibar	28
C. Mauritius	28
III. Amerika	29
1. Nordamerika	29
A. Britiſch-Nordamerika	29
a) Dominion of Canada	29
b) Neufundland	30
c) Bermuda-Inſeln	31
B. Vereinigte Staaten von Amerika	31
C. Mexiko	33

Digitized by Google

Seite

2. Mittelamerika ... 37
A. Westindien ... 37
a) Bahama-Inseln ... 38
b) Große Antillen ... 39
α. Cuba ... 39
β. Jamaica ... 39
γ. Haiti und San Domingo ... 40
aa) Republik Haiti ... 40
bb) Dominikanische Republik ... 40
δ. Puerto Rico ... 41
c) Kleine Antillen ... 41
B. Ländergebiete auf dem Festlande ... 42
a) Brit. Honduras und Republik Honduras ... 42
b) Nicaragua ... 42
c) Guatemala ... 43
d) San Salvador ... 44
e) Costarica ... 44
3. Südamerika ... 44
A. Columbien ... 44
B. Venezuela ... 46
C. Guyana ... 47
D. Brasilien ... 47
E. Republik Oriental del Uruguay ... 51
F. Argentinische Republik ... 51
G. Paraguay ... 52
H. Falklands-Inseln ... 52
J. Chili ... 53
K. Bolivia ... 55
L. Peru ... 56
M. Ecuador ... 56

IV. Australien ... 56
1. Festland Australien ... 58
A. Victoria ... 58
B. Neu-Südwales ... 58
C. Queensland ... 58
D. Süd- und Westaustralien ... 59
2. Neu-Seeland ... 59
3. Polynesien ... 60
A. Neu Caledonien ... 60
B. Fidschi-Inseln ... 60
C. Samoa- und Tonga-Inseln ... 60
D. Gesellschafts-Inseln ... 61
E. Hawaiische Inseln ... 61

Digitized by Google

Die

Postverbindungen, Handels- und Verkehrsbeziehungen

zwischen

dem Deutschen Reiche und den Deutschen Konsulatsorten in außereuropäischen Ländern.

»Der Postverkehr hängt ab von den Verbindungen, von den Dampfschiffen und Segelschiffen, und er war zwischen Amerika und Europa hergestellt, als das erste Schiff des Columbus von dort zurückkehrte.« Diese Worte des Herrn General-Postmeisters bei Berathung des Weltpostvertrages im Deutschen Reichstage am 25. Februar 1879 stellen genau die Vorbedingung für die Bildung des Weltpostvereins fest: ein Netz ineinandergreifender Fahrten auf den Weltmeeren, welche das geschriebene Wort bis in die fernsten Gegenden des Erdballes sicher und schnell zu tragen vermögen.

Mit der Schöpfung des Weltpostvereins ist in weiten Kreisen ein reges und wohlberechtigtes Interesse an der Gestaltung der Postverbindungen nach den außereuropäischen Ländern zu Tage getreten. Die Kursbücher weisen vorzugsweise die Verbindungen in Europa und die durchgehenden Verkehrslinien nach den übrigen Welttheilen nach; über ihre Aufgabe geht es hinaus, die Uebermittelung der Postsendungen nach den abseits der großen Weltstraßen belegenen außereuropäischen Verkehrsorten bis ins Einzelne zu verfolgen. Anderweites, allgemein zugängliches Material ist nicht vorhanden. Im Folgenden soll versucht werden, die Verflechtung der Postverbindungen bis in die fernsten Länder zur Anschauung zu bringen, und zwar in der Weise, daß diejenigen Orte, welche als Sitz Deutscher Konsulate sich als Hauptträger der deutschen Handels- und Verkehrsbeziehungen von selbst ergeben, die Stützpunkte der Darstellung bilden. Als Ausgangspunkt der Postverbindungen ist für Deutschland die Reichs-Hauptstadt Berlin angenommen; die entsprechenden Abgangszeiten aus den übrigen deutschen Verkehrsorten lassen sich nach dem Kursbuche der Reichs-Postverwaltung ohne Schwierigkeit feststellen.

Im Zusammenhange mit den Postverbindungen geben wir eine gedrängte Uebersicht über den Güteraustausch und die Handelsbeziehungen zwischen dem Deutschen Reiche und den außereuropäischen Ländern, sowie über die Theilnahme der Deutschen Flagge an dem Frachtgeschäfte in den fernen Zonen; denn gerade diese

Digitized by Google

Beziehungen sind für die Belebung und Entwickelung des Postverkehrs von einschneidender Bedeutung.

Das auf das Postwesen bezügliche Material verdanken wir zum großen Theile schätzenswerthen Mittheilungen Deutscher Konsulate an das Kursbüreau des Kaiserlichen General-Postamts. Daneben sind die Fahrpläne, Kursbücher fremder Länder, Posthandbücher und Reisewerke nutzbar gemacht worden. Die Angaben über die Handels- und Verkehrsbeziehungen sind meist nach den im Preußischen Handels-Archiv veröffentlichten Konsulatsberichten bearbeitet; nur da, wo diese Quelle versagte, ist anderweites, fast ausschließlich amtliches Material berücksichtigt worden [1]).

I. Asien.

1. Kleinasien, Syrien und Palästina.

Dem weit ausgedehnten Länderbesitz der Türkei sind die Segnungen eines regelmäßigen und beschleunigten Postbeförderungsdienstes bisher nur in geringem Maße zu Theil geworden. Selbst in der Reichs-Hauptstadt Constantinopel unterhalten zur Zeit noch die Postverwaltungen der europäischen Mächte eigene Postanstalten, um den Verkehr nach und von dem Mutterlande sicher zu stellen. Die Verbindungen zur See sind dem entsprechend in den Händen österreichischer, französischer, italienischer und russischer Schifffahrtsgesellschaften.

Die Postverbindungen nach den Deutschen Konsulaten in dem asiatischen Ländergebiete der Türkei gestalten sich verschieden, je nachdem die Konsulate an der Nordküste oder an der Westküste Kleinasiens, oder in Syrien und Palästina belegen sind.

A. An der Nordküste Kleinasiens unterhält das Deutsche Reich nur in dem Geburtsorte des alten Geographen Strabo, Amasia, dem »Oxford Kleinasiens«, ein Konsulat. Die einst so berühmte Seidenzucht Amasias hat jetzt unter der Seidenraupenkrankheit erheblich zu leiden. Den größten Theil der Seidenernte kauft gewöhnlich eine deutsche Firma für den Bedarf ihrer am Platze bestehenden Seidenspinnerei auf. Sonstige Ausfuhrartikel bilden Getreide, Farbstoff, Opium, Wolle und Baumwolle; die Einfuhr aus Deutschland beschränkt sich im Allgemeinen auf gefärbte Garne.

Postsendungen aus Deutschland nach Amasia gelangen regelmäßig an das österreichische Postamt in Constantinopel und werden behufs der Weiterbeförderung an das türkische Postamt in Stambul abgegeben. Letzteres fertigt dreimal wöchentlich Briefkartenschlüsse nach Amasia ab. Jeden Freitag Mittags und jeden Montag gelangen die Briefe von Constantinopel mittels österreichischer bz. französischer Dampfschiffe nach Samsun zur Abfendung (Beförderungsfrist 2 bis 2¼ Tage) und werden von hier durch eine Tataren-Reitpost in 20 Stunden dem Bestimmungsorte zugeführt. Die dritte wöchentliche Verbindung wird auf dem Landwege von Constantinopel über Ismid, Baibasar, Angora und Josgad durch eine Tataren-

[1]) Die nachstehenden Angaben lassen sich zweckmäßig auf der im Kursbüreau des Kaiserl. General-Postamts bearbeiteten »Karte der überseeischen Postdampfschiffslinien im Weltpostverkehr« verfolgen, welche den Postämtern dienstlich geliefert worden ist und zum Privatgebrauch vom Kursbüreau bz. durch Vermittelung der Reichs-Postanstalten käuflich erlangt werden kann.

Digitized by Google

Reitpost unterhalten, welche jeden Mittwoch 3 Uhr Nachmittags aus Constantinopel abgeht und den Bestimmungsort in 11 bis 12 Tagen erreicht.

Obgleich hiernach bei der letztgedachten Beförderungsart, im Vergleich zur Seeverbindung, eine Verzögerung von mindestens 8 Tagen eintritt, so wird der Landweg doch immer noch in erheblichem Umfange zur Postbeförderung nach Amasia benutzt. Mehrere Handelshäuser in Amasia lassen dieserhalb ihre Briefe durch Vermittelung des österreichischen Postamts in Constantinopel postlagernd nach Samsun senden und von dort in angemessenen Zwischenräumen abholen. Ueber Samsun währt die Beförderungsfrist von Berlin nach Amasia im Durchschnitt 11 bis 12 Tage.

B. Westküste Kleinasiens (Konsulate Smyrna und Dardanellen).

Smyrna hat sich trotz der furchtbaren Verheerungen durch Kriege, Erdbeben und Pest, welche die Schwesterstädte eine nach der andern in das Nichts oder in Unbedeutendheit dahinsinken ließen, Dank seiner natürlichen Lebenskraft, immer wieder erhoben und bildet jetzt mit seinen 180 000 Einwohnern, welche meist durch den Handel und die sich an ihn und das tägliche Leben knüpfenden Gewerbe ein gutes Fortkommen finden, die bedeutendste Stadt und den größten Handelsplatz der asiatischen Türkei, sowie den Handelsstapelplatz für die ganze westliche Hälfte von Kleinasien und für die dem türkischen Reiche zugehörigen Inseln des Archipels. In dem herrlichen, von der Natur geschaffenen geschützten Hafen können alle Flotten der Welt zusammen Anker werfen. Unter den in Smyrna wohnenden Fremden befinden sich etwa 200 Deutsche und 600 Oesterreicher.

Bei dem Ausfuhrgeschäfte Smyrnas nimmt Deutschland die vierte Stelle ein: England, Frankreich, Amerika, Deutschland und Spanien. Die Ausfuhrartikel nach Deutschland bilden vorzugsweise Südfrüchte (Feigen, Rosinen, Sultaninen), Sesam- und Mohnsamen, Baumwolle für süddeutsche Spinnereien, Olivenöl, Valonea für Gerbereien und Färbereien, Galläpfel, Opium, Schmirgelsteine. Bei einem Umsatze von etwa 5 Millionen Mark ist Deutschland hierin Oesterreich um fast eine halbe Million überlegen. In der Einfuhr steht Deutschland gegen die erwähnten Länder mit einem Umsatze von etwas über 2 Millionen Mark wesentlich zurück, denn England überragt uns hierin zwölffach, Frankreich fast fünffach und Oesterreich beinahe um das Doppelte. Haupt-Einfuhrartikel aus Deutschland sind Tuche und andere Stoffe, rohes Baumwollengarn, Kurzwaaren.

Die Deutschen Schiffe haben sich bisher von dem Verkehr mit Smyrna fast ganz zurückgehalten; im Jahre 1877 ist nicht ein einziges Deutsches Schiff dorthin gekommen, während deren Anzahl in den Vorjahren 2 bis 6 betrug. Der Frachtverkehr mit Deutschland wird hauptsächlich durch die Lloyddampfer und durch die Eisenbahn vermittelt.

Die Postverbindung gestaltet sich in folgender Weise:

a) durch die Schiffe des österreichisch-ungarischen Lloyd bz. auf der Strecke Brindisi-Corfu durch italienische Schiffe der Gesellschaft Florio:

aus Berlin jeden Donnerstag 5 Nm. [1. Tag];
aus Triest jeden Sonnabend 10 Vm. [3. Tag];
jeden Freitag 2^{30} Nm. [1. Tag];
aus Brindisi jeden Sonntag 12 Nachts [3. Tag];

Digitized by Google

in Smyrna jeden Donnerstag 9 Vm. jeden Donnerstag 9 Vm.
[8. Tag]; [7. Tag].

b) durch die italienischen Schiffe der Gesellschaft Florio:
aus Berlin jeden 2. Montag 2^{30} Nm. (7., 21. Juli)..... [1. Tag];
aus Brindisi jeden 2. Mittwoch 12 Nachts..... [3. Tag];
in Smyrna jeden 2. Sonntag 7 früh..... [7. Tag].

Hiernach gelangen Briefe aus Deutschland in je 14 Tagen dreimal nach Smyrna.

Für die Dardanellen, woselbst in der auf asiatischer Seite belegenen alten Feste Kale Sultanie ein Deutscher Berufskonsul seinen Sitz hat, wird die Postverbindung wie folgt vermittelt:

a) durch die Schiffe des österreichisch-ungarischen Lloyd:
aus Berlin jeden 2. Dienstag 5 Nm. (1., 15. Juli)..... [1. Tag];
aus Triest jeden 2. Donnerstag 4 Nm..... [3. Tag];
in den Dardanellen jeden 2. Mittwoch 3^{15} Nm. ..... [9. Tag].

b) durch die Schiffe der Messageries maritimes:
aus Berlin jeden 2. Freitag 2^{30} Nm. (4., 18. Juli) ..... [1. Tag];
aus Neapel jeden 2. Montag 5 Nm..... [4. Tag];
in den Dardanellen jeden 2. Freitag Nm..... [8. Tag].

C. Syrien und Palästina.

Erst seit dem Jahre 1841 werden zwischen den syrischen Küstenplätzen und europäischen Häfen regelmäßige Fahrten unterhalten. Gegenwärtig theilen sich der österreichisch-ungarische Lloyd (seit 1841), die französischen Messageries maritimes (seit 1848), die russische Dampfschifffahrtsgesellschaft (seit 1858) und die italienische Gesellschaft R. Rubattino u. Co. in den bezüglichen Verkehr. Englische Schiffe kommen nicht regelmäßig, sondern nur bei vorhandenem Bedürfniß nach Syrien und zwar seit dem Jahre 1866 in ständig verminderter Zahl. Deutsche Handelsschiffe zeigen sich fast gar nicht an der Küste Syriens und Palästinas.

An dem Ausfuhrhandel Syriens, welcher einen Jahreswerth von etwa 19 Millionen Franken darstellt, nehmen Deutschland und Oesterreich zusammen mit ungefähr 850 000 Franken (Schwämme, Häute, Därme, Wolle) Theil, während Frankreich allein Waaren im Werthe von $14\frac{1}{2}$ Millionen Franken ausführt. An der Einfuhr sind Deutschland und Oesterreich mit etwa $\frac{1}{8}$ des Gesammtwerthes betheiligt; deutsche und österreichische Einfuhrartikel sind Tuch, Gewebe, Kurzwaaren, wollene Mützen, Zündhölzer, Papier, Glas- und Töpferwaaren. Nach Palästina werden von deutschen Artikeln nur Manufaktur-, Galanterie- und Eisenwaaren eingeführt; die geringe Ausfuhr besteht in Orangen, Perlmutter- und Olivenholzwaaren.

Im Ganzen sind die den Verkehr Syriens mit dem Auslande vermittelnden Seeverbindungen gut entwickelt; dagegen läßt die Verbindung im Innern des Landes viel zu wünschen übrig. In Syrien giebt es nur eine einzige Fahrstraße von Bedeutung: die im Jahre 1862 eröffnete, über den Libanon und Antilibanon führende Chaussee zwischen Beirut und Damascus. Die Straße ist von einer französischen Aktiengesellschaft gebaut worden, welche mit ihren Wagen den Personen- und Frachtverkehr vermittelt und von allen ihr nicht gehörenden Wagen und Last-

Digitized by Google

thieren ein Chausseegeld erhebt. Weitere Kunststraßen sind wohl geplant, theilweise auch begonnen, aber nicht vollendet.

Was den Postverkehr im Allgemeinen betrifft, so ist die türkische Regierung in der letzten Zeit bemüht gewesen, denselben, wenn auch nur mit geringem Erfolge, zu verbessern und zu vervollkommnen. Zwischen Beirut und Damascus fahren die Eilwagen der französischen Gesellschaft auf der großen Fahrstraße täglich zweimal und legen den Weg in 14 Stunden zurück. Von Damascus gehen wöchentliche Reitposten nach Aleppo und von hier nach den verschiedenen Hauptplätzen Anatoliens und nach Bagdad; außerdem verkehren reitende Postboten (Suridschi) zwischen den einzelnen Städten Syriens.

Folgende Orte in Syrien und Palästina sind der Sitz von Deutschen Konsulaten: Beirut (Hauptstapelplatz für den Waarenverkehr zwischen Europa und Syrien); Aleppo; Damascus (Sammelpunkt der großen Pilgerkarawane, welche alljährlich von hier nach Mekka und Medina in 27 langsamen Tagereisen zieht); Tripolis; Lattakieh; Saida; Alexandrette; Antiochia; Jerusalem, welches jetzt etwa 16—20 000 Einwohner zählt; Jaffa, der Haupthafen Palästinas; Haiffa; Safed.

Durch Vermittelung der verschiedenen Dampfschifffahrtsgesellschaften werden vom Reichs-Postgebiete nach Syrien und Palästina folgende Postverbindungen hergestellt:

a) durch die Schiffe des österreichisch-ungarischen Lloyd von Triest bis Beirut bz. durch die Schiffe der Peninsular and Oriental Steam Navigation Company auf der Strecke Brindisi-Alexandrien:

aus Berlin jeden Mittwoch 5 Nm. [1. Tag];	aus Berlin jeden Freitag 2^{30} Nm. [1. Tag];
aus Triest jeden Freitag 12 Mitt. [3. Tag];	aus Brindisi jeden Montag 4 früh [4. Tag];
in Alexandrien jeden Donnerstag 6 fr. [9. Tag];	in Alexandrien jeden Donnerstag 6 Abds. [7. Tag];

Die folgenden Anschlußfahrten wechseln je eine Woche um die andere:

aus Alexandrien jeden 2. Freitag 9 Vm. (11., 25. Juli) [10. bz. 8. Tag];	jeden 2. Freitag 11 Vm. (4., 18. Juli) [10. bz. 8. Tag];
in Port Said jeden 2. Sonnabend 5 fr. [11. bz. 9. Tag];	jeden 2. Sonnabend 5 fr. [11. bz. 9. Tag];
aus Port Said jeden 2. Sonntag 1 Nm. [12. bz. 10. Tag];	jeden 2. Sonnabend 5 Nm. [11. bz. 9. Tag];
in Jaffa jeden 2. Montag 4^{30} fr. [13. bz. 11. Tag];	jeden 2. Sonntag 7^{45} fr. [12. bz. 10. Tag];
aus Jaffa jeden 2. Montag 12 Mitt. [13. bz. 11. Tag];	jeden 2. Sonntag 3 Nm. [12. bz. 10. Tag];
in Haiffa (Caifa) jeden 2. Montag 7^{30} Ab. [13. bz. 11. Tag];	—
aus Haiffa jeden 2. Montag 12 Nachts [13. bz. 11. Tag];	—
in Beirut jeden 2. Dienstag 9^{30} Vorm. [14. bz. 12. Tag];	jeden 2. Montag 4^{30} früh [13. bz. 11. Tag].

Digitized by Google

b) durch die Schiffe des österreichisch-ungarischen Lloyd bz. durch die Schiffe der Messageries maritimes:

aus Berlin jeden Donnerstag 5 Nachm. ..... [1. Tag];
aus Triest jeden Sonnabend 10 Vm. ..... [3. Tag];
über Syra jeden Mittwoch $\frac{1 \text{ Nm.}}{4 \text{ Nm.}}$ ..... [7. Tag];
in Smyrna jeden Donnerstag 9 Vm. ..... [8. Tag];

α. Oesterreichisch-ungarischer Lloyd.		β. Messageries maritimes.	
aus Smyrna jeden 2. Sonnabend 12 Mitt.	[10. Tag];	jeden 2. Freitag 3 Nm. ..	[9. Tag];
in Alexandrette	—	jeden 2. Dienstag 1 fr. ...	[13. Tag];
in Lattakieh	—	jeden 2. Mittwoch 4 fr. ..	[14. Tag];
in Tripolis	—	jeden 2. Mittwoch 4 Nm. .	[14. Tag];
in Beirut jeden 2. Mittwoch 5 fr.	[14. Tag];	jeden 2. Donnerstag 3 fr. .	[15. Tag];
aus Beirut jeden 2. Mittwoch 7 Abds.	[14. Tag];	jeden 2. Donnerstag 6 Abds.	[15. Tag];
in Jaffa jeden 2. Donnerstag 8^{30} fr.	[15. Tag];	jeden 2. Freitag 6 fr. ...	[16. Tag];
in Port Said jeden 2. Freitag 8^{45} fr.	[16. Tag];	jeden 2. Sonnabend 7 fr. .	[17. Tag];
in Alexandrien jeden 2. Sonntag 6 fr.	[18. Tag];	jeden 2. Sonntag 6 fr. ..	[18. Tag].

c) durch die Schiffe der italienischen Gesellschaft R. Rubattino u. Co.:

aus Berlin jeden Montag 8 Abds. ..... [1. Tag];
aus Neapel jeden Donnerstag 5^{30} Nm. ..... [4. Tag];
in Alexandrien jeden Dienstag 11 Vm. ..... [9. Tag];
aus Alexandrien jeden Mittwoch 12 Mitt. ..... [10. Tag];
in Port Said jeden Donnerstag 7 fr. ..... [11. Tag];
in Jaffa jeden Freitag 5 fr. ..... [12. Tag];
in Beirut jeden Sonnabend 4 fr. ..... [13. Tag].

d) durch die Schiffe der französischen Messageries maritimes:

aus Berlin jeden 2. Sonnabend 2^{30} Nm. (12., 26. Juli) [1. Tag];
aus Neapel jeden 2. Dienstag 12 Mitt. ..... [4. Tag];
in Port Said jeden 2. Sonnabend ..... [8. Tag];
aus Port Said jeden 2. Sonntag 5 Nm. ..... [9. Tag];
in Jaffa jeden 2. Montag 6 früh ..... [10. Tag];
aus Jaffa jeden 2. Montag 6 Abds. ..... [10. Tag];
in Beirut jeden 2. Dienstag 6 fr. ..... [11. Tag];
aus Beirut jeden 2. Dienstag 10 Abd. ..... [11. Tag];
in Tripolis jeden 2. Mittwoch 3 fr. ..... [12. Tag];
in Lattakieh jeden 2. Donnerstag 1 fr. ..... [13. Tag];
in Alexandrette jeden 2. Donnerstag 9 Abds. ..... [13. Tag].

Hieraus ergiebt sich, daß nach Beirut und Jaffa in 14 Tagen je eine siebenmalige, nach Tripolis, Lattakieh und Alexandrette eine wöchentliche einmalige und

Digitized by Google

nach Haiffa eine 14tägige Verbindung durch die regelmäßigen Postdampfer vermittelt wird. Von Berlin aus wird Beirut zwischen dem 11. und 15., Jaffa zwischen dem 10. und 16., Tripolis zwischen dem 12. und 14., Lattakieh am 13. oder 14., Alexandrette am 13. und Haiffa zwischen dem 11. und 13. Tage erreicht.

Von Beirut aus gehen jeden Dienstag türkische Landposten nach Damascus, Saida, Safed, sowie nach allen Theilen Syriens und Palästinas. Der zweckmäßigste Anschluß für die Postorte, welche von den Dampfschiffen nicht berührt werden, wird durch die Verbindungen a und d hergestellt, und zwar dauert bei Benutzung dieser Verbindungen die Beförderungszeit von Berlin bis Damascus im Durchschnitt 12—14 und bis Safed bz. Saida 14—16 Tage.

Aleppo und Antiochien stehen zwar auch, wie bereits erwähnt, mit Beirut über Damascus in unmittelbarer Postverbindung, erhalten die Postsendungen jedoch meistens von dem zunächst belegenen Hafenorte Alexandrette, von welchem die Landposten gleichfalls jeden Dienstag abgehen. Bei engem Anschlusse erreichen die Sendungen aus Berlin diese Orte in 15—17 Tagen; bei der Beförderung über Beirut sind oft 20—30 Tage erforderlich.

Nach Jerusalem werden die Postsendungen gewöhnlich über Jaffa befördert; die Post soll nach Ankunft der Lloyddampfer abgehen und erfordert eine Beförderungsfrist von 13 Stunden. Da Jaffa indessen keinen Hafen für größere Schiffe besitzt, so müssen die Postdampfer eine Viertelstunde vom Lande entfernt vor Anker gehen, und öfter kommt es vor, daß die Schiffe wegen stürmischer See überhaupt nicht anlegen können.

2. Südasien.

A. Aden und Britisch-Indien.

Die Postverbindung von Europa nach Aden und Britisch-Indien wird durch die von der englischen Regierung unterstützten, wöchentlich verkehrenden Postdampfer der Peninsular and Oriental Steam Navigation Company in folgender Weise hergestellt:[1])

aus Berlin jeden Freitag 2^{30} Nm. [1. Tag]; aus Berlin jeden Mittwoch 5 Nm. [1. Tag];

aus Brindisi jeden Montag 4 fr. [4. Tag]; aus Triest [2]) jeden Freitag 12 Mitt. [3. Tag];

in Alexandrien jeden Donnerstag 6 Abds. [7. Tag]; in Alexandrien jeden Donnerstag 6 fr. [9. Tag];

von Alexandrien bis Suez mittels Eisenbahn;

aus Suez jeden Freitag ..... [8. Tag]; ..... [10. Tag];

in Aden jeden Donnerstag ..... [14. Tag]; ..... [16. Tag];

in Bombay jeden Donnerstag 6 Abds. [21. Tag]; ..... [23. Tag].

[1]) In gleicher Weise werden geleitet die Postsendungen nach den französischen und portugiesischen Besitzungen in Vorder-Indien, nach Bagdad und Bassora in der asiatischen Türkei, nach Persien und nach Muscat in Arabien, woselbst deutsche Konsulate nicht bestehen.

[2]) Verbindung durch den österreichischen Lloyd.

Digitized by Google

Dieser Verbindung haben sich seit Eröffnung des Suezkanals noch folgende Konkurrenzlinien angereiht:

a) die italienische Dampferlinie der Gesellschaft R. Rubattino & Comp. in Genua, deren Dampfer monatlich von Genua über Livorno, Neapel und Messina nach Bombay gehen;

b) der österreichisch-ungarische Lloyd, welcher seine dem Waarenverkehr dienenden Dampfer 9mal jährlich von Triest nach Bombay und 6mal jährlich von Triest nach Calcutta über Ceylon abfertigt;

c) die englische Anchor-Line, deren Dampfer in der Regel 1—2mal monatlich von Glasgow und Liverpool nach Bombay verkehren;

d) die Dampfer der englischen Hall-Line, welche von Liverpool direkt nach Bombay 1—2mal monatlich fahren und in Suez Anschlüsse von Genua und Neapel aufnehmen;

e) die Dampfer der Ducal und Blackwall Line, welche alle 14 Tage von London über Colombo auf Ceylon nach Madras und Calcutta verkehren;

f) die Dampfer der französischen Messageries maritimes, welche alle 4 Wochen von Marseille nach Pondichéry, Madras und Calcutta fahren;

g) die British India Steam Navigation Company, deren Dampfer im Anschluß an die Fahrten der P. und O. Company (wie die Peninsular and Oriental Steam Navigation Company in der Regel genannt wird) und der französischen Messageries maritimes eine regelmäßige Verbindung mit Europa aufrecht erhalten, und außerdem in 14tägigen Fristen von London nach Colombo, Madras und Calcutta, sowie in gleichen Fristen von London über Algier, Aegypten, Aden und Kurrachee nach den Häfen im Persischen Meerbusen gehen. Die Schiffe dieser Gesellschaft unterhalten auch den Verkehr zwischen Bombay und den Küstenplätzen bis Calcutta.

Die regelmäßigen Dampfer befördern gewöhnlich Reisende und Waarensendungen. Außer diesen Schiffen werden auch vielfach Dampfer und Segler, Privatrhedern angehörend, für den Frachtverkehr zwischen Europa und Vorderindien nutzbar gemacht. Unmittelbar nach deutschen Häfen (Bremerhaven) wurden von Bombay im Jahre $\frac{\text{Juli}}{\text{Juni}}$ $18\frac{76}{77}$ 31 117 Ballen Baumwolle und 2806 Säcke Leinsamen verschifft. Soweit die Konsulatsberichte Auskunft geben, scheinen Deutsche Fahrzeuge an dem Verkehr mit Vorderindien nur in sehr geringem Umfange Theil zu nehmen. In Calcutta und Cocanada zeigte sich im Jahre 1876/77 kein Deutsches Schiff. Dagegen legten in den Häfen von Britisch-Birma Akyab 1877 2 und 1876 5 Deutsche Kauffahrer, Bassein 1877 1 Deutscher Dampfer und 12 Deutsche Segler, Rangoon 1877 1 Deutscher Dampfer und 33 Deutsche Segelschiffe an.

Was die Handelsbeziehungen betrifft, so beschränkt sich der Handel Adens auf die Einfuhr von gewebten Stoffen, Eisenwaaren und Getränken aus England und Frankreich und auf die Ausfuhr von Mokkakaffee dorthin. Den Haupt-Ausfuhrartikel Britisch-Indiens bildete bisher die Baumwolle. In Folge der niedrigen Baumwollpreise in den letzten Jahren haben die Baumwollanpflanzungen dem Anbau von Saaten und Weizen theilweise wieder weichen müssen, so daß die Ausfuhr der letztgedachten Artikel immer mehr an Wichtigkeit zunimmt. Britisch-Birma

Digitized by Google

führt vorzugsweise Reis aus. Inwieweit Deutschland an diesem Ausfuhrhandel betheiligt ist, läßt sich schwer angeben, da ein großer Theil der für Deutschland bestimmten Erzeugnisse nach österreichischen und italienischen Häfen verschifft wird. Deutsche Einfuhrartikel für Indien bilden Stahl, Eisen- und Stahlwaaren, die ihrer Wohlfeilheit halber sich großer Beliebtheit erfreuen, Zink, deutsche Farben, Rhein- und Moselweine, sächsische und schlesische Tuche, Seidenwaaren, türkischrothe Garne, Nürnberger Kurz- und Galanteriewaaren, Kölnisches Wasser. Zur Einfuhr dieser Artikel bedient man sich nur zuweilen direkter Segelschiffverbindungen ab Hamburg, im Uebrigen aber der englischen und italienischen Schiffe und der Lloyddampfer.

In Britisch-Indien sind 13 Deutsche Konsulate eingerichtet, nämlich an der Westküste zu Bombay, Kurrachee und Cochin; an der Ostküste zu Calcutta, Bimlipatam, Cocanada, Madras und Tuticorin; im östlichen Theile der Präsidentschaft Bengalen zu Chittagong und in Britisch-Birma zu Akyab, Bassein, Rangoon und Moulmein.

a. Postverbindungen nach der Westküste. Aus der im Eingange dieses Theiles enthaltenen Aufstellung ist ersichtlich, daß die Postsendungen aus Europa in Bombay planmäßig Donnerstags um 6 Uhr Abends und zwar von Berlin auf dem Wege über Brindisi am 21. und über Triest am 23. Tage eintreffen sollen. Sobald die Ankunft des Postdampfers von dem beim Colabahafen Bombays belegenen Leuchtthurme wahrgenommen wird, wird ein Signalschuß gelöst, die Postflagge aufgehißt und ganz Indien durch den Telegraphen davon in Kenntniß gesetzt. Die Post wird ohne Verzug gelandet, und erst, nachdem dies geschehen ist, dürfen die Reisenden ans Land gehen.

Nach Kurrachee vermitteln die Schiffe der British India Steam Navigation Company jeden Dienstag und Freitag von Bombay aus den Postverkehr. Eine andere Verbindung besteht auf dem Landwege, und zwar von Bombay bis Ahmedabad mit der Eisenbahn, von hier bis Kotree durch die Runn von Kutch (Katsch) und die Wüste mittels Fuhrwerks und auf der Endstrecke Kotree-Kurrachee wieder mittels Eisenbahn. Während die Dampfschiffe zur Ueberfahrt nur $2\frac{1}{2}$ bis 3 Tage brauchen, ist für die Landverbindung ein Zeitraum von 4 bis 5 Tagen erforderlich.

Cochin, eine Stadt von 14 000 Einwohnern, welche 90 englische Meilen südlich von der Eisenbahnstation Beypore liegt, erhält seine Postsendungen durch die von Bombay an jedem zweiten Montag oder Dienstag abgehenden Dampfer in etwa 4 Tagen.

b. Postverbindungen nach der Ostküste. Nach Calcutta gelangt die Ueberlandspost von Bombay auf der 2252,6 km langen direkten Eisenbahn über Allahabad mittels besonderer Postzüge in 44 bis 45 Stunden. Die Post trifft also planmäßig in Calcutta jeden Sonnabend gegen Abend — von Berlin am 23. bz. 25. Tage — ein. Madras wird von Bombay auf der 1246,98 km langen Eisenbahn über Reichore in etwa 38 Stunden und Tuticorin mittels der Eisenbahn über Madras in etwa 3 Tagen erreicht.

Die Postverbindung nach Cocanada und Bimlipatam wird von Bombay zunächst durch die Eisenbahn, auf der weiteren Strecke durch Boten (runners) vermittelt, und zwar braucht ein Brief von Bombay bis Cocanada etwa 5 bis 7 und bis Bimlipatam 7 bis 9 Tage. Während die Beförderung mittels der Eisenbahn ziemlich regelmäßig von Statten geht, kommen auf dem Botenpostkurse mannigfache Unregelmäßigkeiten vor. In der Regenzeit sind die Straßen mehr oder weniger

Digitized by Google

unwegsam; außerdem sind die zu überschreitenden Flüsse oft nicht mit Brücken versehen, und die Boten müssen zur Zeit des Hochwassers bisweilen länger als eine Woche unterwegs liegen bleiben. Bei Rajahmundry, 35 englische Meilen von Cocanada entfernt, trennen sich die beiden Straßen; die Beförderung bis Bimlipatam erfordert, wie bereits angegeben, im Durchschnitt zwei Tage mehr Zeit, als bis Cocanada. Im Uebrigen steht Cocanada auch mit Calcutta und Madras in regelmäßiger Dampferverbindung.

c. Postverbindung nach dem östlichen Theil von Bengalen und nach Britisch-Birma. Die Korrespondenz nach diesen Landestheilen wird zunächst bis Calcutta mit der Eisenbahn befördert (planmäßige Ankunft jeden Sonnabend Abends, von Berlin am 23. bz. 25. Tage) und geht dort auf die jeden Montag abfahrenden Dampfer der British India Steam Navigation Company über. Chittagong wird von denselben nach 2, Akyab nach 2 bis 3, Rangoon nach 4 bis 5, Moulmein nach 7 Tagen erreicht. Die Postsendungen für Bassein gelangen zunächst nach Rangoon und von dort durch die Flußdampfer der Irawaddy Flotilla Company in 36 bis 48 Stunden nach dem Bestimmungsorte.

B. Hinterindien.

Die Postverbindung für Hinterindien wird, wie folgt, hergestellt:

a. Im Anschluß an die bei Britisch-Indien verzeichnete Verbindung unterhalten Schiffe der P. und O. Company jede zweite Woche Fahrten von Aden über Point de Galle (Ceylon), Penang, Singapore und Hongkong nach Shanghai und Yokohama in nachstehender Weise:

aus Berlin jeden 2. Freitag (4., 18. Juli)	2[30] Nm. [1. Tag];	jeden 2. Mittwoch (2., 16. Juli)	5 Nm. [1. Tag];
	über Brindisi[1])		über Triest[1])
in Aden jeden 2. Donnerstag	[14. Tag];	.....	[16. Tag];
in Point de Galle j. 2. Sonnabend	8 Abds. [23. Tag];	.....	[25. Tag];
in Penang jeden 2. Sonnabend	[30. Tag];	.....	[32. Tag];
in Singapore jeden 2. Montag	[32. Tag];	.....	[34. Tag];
in Hongkong † j. 2. Montag	[39. Tag];	.....	[41. Tag];
in Shanghai † jeden 2. Sonnabend	..... [44. Tag];	.....	[46. Tag];
in Yokohama † j. 2. Dienstag	[47. Tag];	.....	[49. Tag].

β. Eine anderweite Verbindung nach Hinterindien bz. Ostasien wird durch die französischen Dampfschiffe der Messageries maritimes von Marseille aus hergestellt:

aus Berlin jeden 2. Donnerstag 10 Abds. (10., 24. Juli)	..... [1. Tag];	jeden 2. Sonnabend (12., 26. Juli)	2[30] Nm. [1. Tag];
aus Marseille jeden 2. Sonntag 8 Vm.	..... [4. Tag];	mittels Eisenbahn bis Neapel;	

[1]) Vergl. 2A.

Digitized by Google

in Neapel jeden 2. Dienstag . .	[6. Tag];	j. 2. Montag 10 Abds.	[3. Tag];
aus Neapel j. 2. Dienstag Vm.	[6. Tag];	.....	[4. Tag];
in Port Said j. 2. Sonnabend	[10. Tag];	.....	[8. Tag];
in Aden jeden 2. Sonnabend.	[17. Tag];	.....	[15. Tag];
in Point de Galle j. 2. Montag	[26. Tag];	.....	[24. Tag];
in Singapore jeden 2. Montag	[33. Tag];	.....	[31. Tag];
in Saigon † jeden 2. Freitag.	[37. Tag];	.....	[35. Tag];
in Hongkong † j. 2. Dienstag	[41. Tag];	.....	[39. Tag];
in Shanghai † j. 2. Montag	[47. Tag];	.....	[45. Tag];
in Yokohama † j. 2. Mittwoch	[49. Tag];	.....	[47. Tag].

† Zu *α* und *β*. Während der Monate Oktober bis März dauert die Fahrt von Aden bis Yokohama wegen des Nordost-Monsuns 4 Tage länger.

a. Ceylon. Auf Ceylon sind in Point de Galle und Colombo Deutsche Konsulate.

Der Ein- und Ausfuhrhandel der Insel wird meist über Colombo vermittelt; Galle ist wenig mehr als eine allerdings wichtige Kohlenstation. Die Bedeutung von Colombo wird noch steigen, sobald der im Bau begriffene große Hafen so weit vorgeschritten sein wird, daß auch die Postdampfer in demselben bequem anlegen können, und er ihnen den gewünschten Ersatz für den gefährlichen Hafen von Galle liefert. Das Kohlengeschäft und die Flotte der Privatdampfer, welche jetzt auf ihrem Wege nach oder von den östlichen Häfen zur Einnahme von Kohlen in Galle einlaufen müssen, werden den Postdampfern naturgemäß folgen.

Deutschland ist unstreitig der bedeutendste Konsument von Ceylon-Kaffee; auch Ceylon-Kokosnußöl wird bei uns viel gebraucht, jedoch meist durch Londoner Vermittelung bezogen. Eingeführt werden aus Deutschland Baumwollgewebe, türkischrothes Garn, Seidenstoffe, Regenschirme, Schmucksachen, Werkzeuge, Weine ꝛc.; die Versendungen gehen meist über London, Marseille und Triest ein.

Die geringe Zahl Deutscher Schiffe, welche nach Ceylon kommen, besteht fast ausschließlich aus Dampfern, die in Galle ihren Kohlenbedarf einnehmen; befrachtet werden dort nur selten Deutsche Fahrzeuge. Die Zahl der auf Ceylon ansässigen Deutschen beläuft sich auf etwa 150 bis 200.

Aus der obigen Zusammenstellung der Postverbindungen geht hervor, daß Point de Galle im Durchschnitt eine wöchentlich einmalige Postverbindung mit Europa unterhält, und daß dieser Ort von Berlin zwischen dem 23. und 26. Tage erreicht wird. Die Weiterbeförderung der Postsendungen nach Colombo findet auf dem Landwege durch Postwagen statt, welche unmittelbar nach Ankunft des Dampfers abfahren und den Weg in ungefähr 8 Stunden zurücklegen.

b. Straits Settlements. Deutsche Konsulate zu Penang und Singapore.

Penang, eine Insel von 21 km Länge an der Westseite der hinterindischen Halbinsel Malakka, hat mit der auf dem Festlande belegenen britischen Provinz Wellesley zusammen 133 230 Einwohner. Den Schiffsverkehr Penangs vermittelten in den Jahren 1875 und 1876 1393 bz. 1690 Fahrzeuge, darunter 28 bz. 16 Deutsche, welche letztere sämmtlich beladen eingingen. Von deutschen Häfen wurden vorzugsweise Zündhölzer und Tuche eingeführt; eine direkte Ausfuhr nach Deutschland findet nicht statt. Die Hauptausfuhr in Zinn, Zucker, schwarzem Pfeffer und frischen Schneckenhäusern geht nach Großbritannien.

Eine bei weitem größere Bedeutung für die Verkehrsbeziehungen Deutsch-

Digitized by Google

lands hat Singapore. Der Verkehr Deutscher Schiffe ist hier fortwährend in der Zunahme begriffen. In den Jahren 1876 und 1877 gingen 234 bz. 250 Deutsche Schiffe, darunter 64 bz. 75 Dampfer, ein und aus. Mehrere dieser Schiffe löschten hier einen Theil der Ladung und setzten demnächst die Reise nach China fort; ein Deutsches Dampfschiff führte 400 Mekka-Pilger von Aden nach Singapore; andere brachten im Ganzen 4674 Passagiere aus China.

Den Haupt-Ausfuhrartikel bildet Gambir, ein gerbstoffhaltiger Extrakt aus den jungen Trieben von Uncaria Gambir, welcher vorzugsweise in der Färberei zur Erzeugung brauner und schwarzer Farben Verwendung findet. Unmittelbar nach Hamburg wurden 8822 Pikuls Gambir (1 Pikul = 60½ kg), ferner Sagomehl, Perlsago, schwarzer Pfeffer, Kaffee, Rohr ꝛc. im Gesammtwerthe von 172 090 Dollars ausgeführt. Die Einfuhr aus Deutschland hatte im Jahre 1877 einen Werth von 863 893 Dollars und bestand in den verschiedenartigsten Artikeln, namentlich in Woll- und Baumwollwaaren, Bier, Spirituosen, Farben, Eisen-, Glas-, Kurz-, Galanterie-, Leder-, Putz- und Strumpfwaaren, Streichhölzern, Schirmen (für 74 855 Dollars) und musikalischen Instrumenten.

Die Postverbindung von Europa erhält Penang, wie oben ersichtlich ist, in 14tägigen Fristen durch die Schiffe der P. und O. Company, Singapore dagegen durchschnittlich wöchentlich einmal, und zwar wird Penang von Berlin zwischen dem 30. und 32. und Singapore zwischen dem 31. und 34. Tage erreicht.

c. Siam. An dem Schiffsverkehr Siams nehmen verhältnißmäßig viele Deutsche Schiffe Theil. Die Deutsche Segelschifffahrt wird in Siam nur noch von der siamesischen selbst überboten. Im Jahre 1877 kamen dort 63 Deutsche Segler und 3 Deutsche Dampfer an, im Jahre 1876 82 Deutsche Segler und 18 Deutsche Dampfer. Die hiernach eingetretene Abnahme ist lediglich den äußerst ungünstigen Ernteergebnissen des Jahres 1877 zuzuschreiben. Ausgeführt werden Reis, Zucker, Pfeffer, Sesam, Hölzer, Häute, Hörner und Knochen wilder Thiere, Baumwolle, präservirte Fische und viele andere Artikel. Der Ausfuhrhandel bewegt sich fast ausschließlich nach Ostasien und den Straits Settlements. Nach Europa und Amerika zusammen sind, dem Werthe nach, etwa 2½ Prozent der Ausfuhr gegangen. Das Haupt-Einfuhrgeschäft betreibt England; demnächst kommt Deutschland, das Siam mit allen möglichen Artikeln, von der Stecknadel bis zum Pianino, versieht.

Die Arbeiten zur Herstellung einer telegraphischen Verbindung mit Penang hatten im Jahre 1877 keinen erheblichen Fortschritt aufzuweisen.

Die Postverbindung für das in Siam bestehende Deutsche Konsulat zu Bangkok wird über Singapore vermittelt. Regelmäßige Fahrten bestehen indessen nicht. Im Ganzen fahren gegenwärtig 4 Dampfer auf dieser Linie, und es werden von denselben monatlich 5 bis 6 Fahrten, deren jede einen Zeitraum von 3¾ bis 5 Tagen erfordert, zurückgelegt. Oefter gelangen mehrere Dampfer in kürzeren Zwischenräumen nach Bangkok, und es kommt alsdann wieder vor, daß verschiedene europäische Posten gleichzeitig Bangkok erreichen.

d. Cochinchina. Während es in den umliegenden Ländern und Kolonien den Europäern gelungen ist, die Eingeborenen immer mehr an europäisches Wohlleben zu gewöhnen, wird in dieser französischen Kolonie von europäischen Luxusartikeln ein sehr beschränkter Gebrauch gemacht. Träge und stumpf gegen Alles, was ihn nicht unmittelbar beeinflußt, lebt der Eingeborene in spartanischer Einfachheit. Die Nahrung aller Klassen besteht fast nur aus Reis und Fisch. Kleidung

Digitized by Google

und Wohnungen sind einfach und schmucklos; die Reichen legen ihr Geld in massiven Goldringen, dem Schmucke ihrer Frauen, an oder vergraben ihre Ersparnisse, falls sie dieselben nicht zur Befriedigung ihrer einzigen Genüsse — Opiumrauchen und Spiel — verwenden. Der Handel wird den dort ansässigen europäischen Kaufleuten immer mehr entrissen, um in die Hände der Chinesen überzugehen; selbst die Einfuhr europäischer Artikel wird zum großen Theil durch die Söhne des himmlischen Reichs bewirkt, welche sich mit kleinem Gewinne begnügen und die Waaren auf den großen Märkten in Singapore und Hongkong vortheilhaft einzukaufen verstehen.

Haupt-Ausfuhrartikel ist der Reis, wovon jedoch Europa in den letzten Jahren nur ganz kleine Mengen — 1877: 34 011 von den ausgeführten 5 091 556 Pikuls — bezieht. Die sonstigen Ausfuhrartikel verdienen für Europa kaum der Erwähnung. Soweit europäische Artikel, größtentheils Eßwaaren und Getränke, Kleidungsstücke und Haushaltungsstücke, eingeführt werden, kommen dieselben fast nur aus Frankreich. Deutschland ist an der Einfuhr in verschwindend kleinem Maße betheiligt. Dagegen nimmt die Deutsche Rhederei hier eine hohe Stelle ein und hat den französischen Schiffsverkehr überflügelt. Im Jahre 1877 besuchten den Hafen von Saigon 13 Deutsche Dampfer und 28 Deutsche Segler, im ersten Halbjahr 1878 42 Deutsche Dampfer und 13 Deutsche Segler.

Die Deutsche Gemeinde in Saigon schwankt in der Zahl ihrer Mitglieder zwischen 12 und 21.

Die Postverbindung nach dem Deutschen Konsulate Saigon wird durch die unter β bezeichneten französischen Schiffe der Messageries maritimes vermittelt; der Ort erhält seine Postsendungen von Berlin in 14tägigen Fristen auf dem schnellsten Wege am 35. und während des Nordost-Monsuns am 39. Tage.

C. Der Indische Archipel.

a. Die Sunda-Inseln (Niederländisch-Ostindien). Auf Sumatra und Borneo sowie auf den kleinen Sunda-Inseln und den Molukken sind Deutsche Konsulate nicht vorhanden; dagegen bestehen solche auf Java zu Batavia, Samarang und Soerabaya und auf Celebes zu Macassar. Im Ganzen besitzt Niederländisch-Indien 152 Postanstalten, einschließlich einer Feldpostanstalt, auf einem Gebiete von 28 792 Quadratmeilen und bei einer auf 25 Millionen geschätzten Einwohnerzahl. Auf Java und Madura wohnen 27 570 Europäer.

Die direkte Ausfuhr von diesen niederländischen Besitzthümern nach Deutschland ist nicht nennenswerth; wohl aber nimmt Deutschland an der Einfuhr mit einem Werthbetrage von 450 000 bis 500 000 fl. Gulden Theil, vorzugsweise in Bier und Spiritnosen, Glaswaaren und Porzellan, Garn zum Weben, Eisen- und Stahlwaaren, baumwollenen und wollenen Stoffen, Feuerwaffen und Schießpulver. An dem Schiffsverkehr der Inseln haben sich im Jahre 1875 3 Deutsche Dampfer und 56 Deutsche Segelschiffe betheiligt. In den Jahren 1876 und 1877 sind in Batavia 27 bz. 24, in Samarang 26 bz. 24 und im Jahre 1876 in Soerabaya 23 Deutsche Schiffe ein- und ausgegangen. Mehr als zwei Drittel der überhaupt dort ein- und ausgehenden Schiffe (etwa 7- bis 9000 jährlich) sind niederländischer Nationalität.

Die Postverbindung nach diesen Inseln wird unterhalten:

α. durch die Schiffe der niederländischen Dampfschifffahrtsgesellschaft »Nederland«. Diese Schiffe gehen jeden zweiten Sonnabend von Amsterdam

Digitized by Google

und 13 Tage später (Freitags) von Neapel ab, wo ihnen die am Dienstag vorher aus Amsterdam bz. Berlin abgesandte Korrespondenz für Niederländisch-Ostindien zugeht. Die Verbindung ist hiernach folgende:

aus Berlin jeden 2. Dienstag (1., 15. Juli) 2^{30} Nm. ..... [1. Tag];
aus Neapel jeden 2. Freitag früh ..... [4. Tag];
in Batavia jeden 2. Sonntag ..... [34. Tag].

β. durch die Schiffe der Messageries maritimes, im Anschluß an die Verbindung 2 Bβ:

aus Berlin jeden 2. Sonnabend 2^{30} Nm. [1. Tag];
(mittels Eisenbahn bis Neapel)
in Singapore jeden 2. Montag ..... [31. Tag];
aus Singapore jeden 2. Donnerstag... [34. Tag];
in Batavia jeden 2. Sonnabend..... [36. Tag].

γ. durch die Schiffe der »Nederlandsch-Indische stoomvaart-maatschappij« von Singapore nach Batavia, im Anschluß an die Fahrten der P. und O. Company 2 Bα:

aus Berlin jeden 2. Freitag 2^{30} Nm. [1. Tag];
über Brindisi
in Singapore jeden 2. Montag ... [32. Tag];
in Batavia jeden 2. Donnerstag .. [35. Tag].

Die Weiterbeförderung der Korrespondenz von Batavia nach Samarang und Soerabaya erfolgt entweder durch die unter γ bezeichneten niederländischen Schiffe, welche jeden 5. Tag abgehen, oder auf dem Landwege. Mit der erstgedachten Gelegenheit treffen die Sendungen in Samarang nach 1 bis 2 und in Soerabaya nach 4 bis $4\frac{1}{2}$ Tagen, zu Lande erst nach 4 bis 6 bz. 6 bis 8 Tagen ein. Zur Zeit der heftigen Regengüsse (Dezember bis Februar) treten öfter Verzögerungen um einige Tage ein, weil die Rheden nicht zugänglich sind, und die Brücken durch Ueberschwemmung zerstört werden. Nach Macassar auf Celebes geht von Soerabaya am 22. jeden Monats ein Schiff, das die 480 Seemeilen lange Strecke in 2 bis 3 Tagen zurückgelegt. Im Uebrigen befahren monatlich noch 2 bis 3 Dampfer zu unbestimmten Zeiten den Kurs und werden gelegentlich zur Postbeförderung benutzt.

b. Die Philippinen. Die Haupt-Ausfuhrartikel dieses spanischen Besitzthums bestehen in Zucker, Hanf, Kaffee, Cigarren und Blättertabak. Der größte Theil des Zuckers geht nach Nordamerika und des Hanfes nach Großbritannien. Diese beiden Länder haben den Löwenantheil an dem Ausfuhrhandel der Philippinen; nach dem europäischen Festlande werden, abgesehen vom Blättertabak, nur geringe Mengen ausgeführt. An der Einfuhr betheiligt sich Deutschland mit Seidenstoffen, sowie mit Baumwoll- und Leinenwaaren. Unter den 165 Segelschiffen, die im Jahre 1876 Manila anliefen, befanden sich 17 Deutsche; in Cebu nahmen 2 Deutsche Segler Ladung ein. Deutsche Dampfer verkehren in den Philippinen nicht.

Die Postverbindung nach den Philippinen, woselbst zu Manila, Cebu und Iloilo Deutsche Konsulate bestehen, wird von Singapore aus mittels spanischer Regierungsdampfer hergestellt. Diese Dampfschiffe gehen 24 Stunden nach Ankunft der französischen Postschiffe (2Bβ) aus Singapore ab und kommen in Manila nach etwa 9 Tagen an; auf dem schnellsten Wege erreicht danach die Korrespondenz aus Berlin die Hauptstadt Manila am 41. Tage. Die mit den englischen Postschiffen

Digitized by Google

zur Versendung gelangenden Briefe nach den Philippinen haben in Singapore ein Ueberlager von mehreren Tagen zu erleiden.

Von Manila nach Iloilo auf der Insel Panay, sowie nach Cebu auf der gleichnamigen Insel gelangen die Postsendungen durch ein wöchentlich verkehrendes Dampfschiff nach 2 bz. 3 Tagen.

3. Ostasien.

A. China.

Nach der Gesammtstatistik für alle dem Verkehre mit dem Auslande geöffneten chinesischen Häfen gingen dort im Jahre 1876 247 Deutsche Dampfer und 1787 Deutsche Segler, im Jahre 1877 im Ganzen 1376 deutsche Schiffe ein und aus. Verschwindend klein ist die deutsche Betheiligung am Verkehr und Handel in den Yangtzehäfen, unbedeutend an den größeren Plätzen, welche als Mittelpunkte des Ein- und Ausfuhrhandels zu bezeichnen sind, recht erheblich dagegen in denjenigen Häfen, welche als Aus- und Eingangspunkte für den Küstenverkehr angesehen werden können, und in denen die Segelschifffahrt noch immer eine gewisse Rolle spielt. Am lebhaftesten war im Jahre 1876 der Verkehr Deutscher Schiffe in Takao auf Formosa mit 43,86 Prozent des gesammten Schiffsverkehrs; es folgen das nördlichste Konsulat in China, Niutschwang mit 40,25, Swatau, Amoy und Tschifu mit 19,92, 19,42 bz. 17,24 und Tientsin mit 11,8 Prozent.

Neben einer chinesischen Bevölkerung von 4 751 000 Seelen wohnen in sämmtlichen Verkehrshäfen Chinas 3607 Fremde, darunter 353 Deutsche Reichsangehörige; 46 der dort bestehenden 348 Firmen sind Deutsche.

Für Süd-China bildet die im britischen Besitze befindliche kleine Felseninsel Hongkong den alleinigen Einfuhrhafen. Die Insel zählt 139 144 Bewohner, darunter 699 Briten und 154 Deutsche, welche meist dem Kaufmannsstande angehören. Obgleich der Absatz deutscher Erzeugnisse in China in erfreulicher Weise zugenommen hat, so wird das Haupt-Einfuhrgeschäft doch mit Großbritannien betrieben, das in der Herstellung der in China gebräuchlichen Rohfabrikate bezüglich der Wohlfeilheit allen Ländern der Welt voraus ist. Deutschland liefert vorzugsweise Tuche, Flanelle, Blei, Stahl, Metallknöpfe, Nähnadeln, Zündhölzer, Waffen und Munition, Farben, Bier und Mineralwasser.

In dem Schiffsverkehr Hongkongs konkurrirt die Deutsche Flagge vornehmlich mit der britischen; doch werden die Deutschen Segelschiffe von dem Gebiete der Küstenlinien und aus der Reisfahrt, welche sie in den sechziger Jahren erobert hatten, mehr und mehr durch Dampfer verdrängt. Im Jahre 1877 klarirten in Hongkong 278 Deutsche Fahrzeuge (61 Dampfer und 217 Segler) ein; die Einklarirungen vertheilen sich auf 12 Dampfer, sämmtlich aus Hamburg, und 90 Segelschiffe. Bemerkenswerth ist, daß von der 1817 Mann betragenden Besatzung nur 30 Prozent Deutsche waren, neben 20 Prozent nichtdeutschen Europäern, 20 Prozent Chinesen und 30 Prozent Malayen.

Ein näheres Eingehen auf den deutschen Verkehr und Handel in den einzelnen Konsulatsorten Chinas müssen wir uns, um den Rahmen dieser Darstellung nicht unverhältnißmäßig zu erweitern, versagen. Es würde eine derartige Darstellung ein zutreffendes Bild der deutschen Gesammtbetheiligung schon um deswillen nicht gewähren, weil ein großer Theil deutscher Artikel nicht besonders aufgeführt wird,

Digitized by Google

sondern unter dem Verkehr Großbritanniens bz. unter der Bezeichnung »Kontinent Europa« mit erscheint. Deutschland nimmt zwar in den Aufstellungen der einzelnen Konsulatsberichte aus China gewöhnlich den zweiten Platz ein; immerhin erreichen seine und der übrigen Nationen Interessen zusammen noch nicht den Umfang der englischen. Die eröffneten Häfen Chinas machen denn auch einen vorwiegend englischen Eindruck und lassen den Ausspruch gerechtfertigt erscheinen, daß England seinen Schwerpunkt nach dem Osten verlegt habe.

In China bestehen zu Hongkong (britische Besitzung), Canton, Swatau, Amoy, Futschau, Ningpo, Shanghai, Tschifu, Tientsin, Niutschwang, sowie auf der Insel Formosa zu Takao, Taiwanfu und Tamsui Deutsche Konsulate.

Die Postverbindung Hongkongs und Shanghais geht aus der unter 2B α und β gegebenen Uebersicht hervor; danach wird Hongkong mittels der englischen und französischen Schiffe zwischen dem 39. und 41., Shanghai mittels der englischen Schiffe zwischen dem 44. und 46. und durch die französischen zwischen dem 45. und 47. Tage erreicht. Eine weitere Postverbindung von Europa nach China und Japan wird über New York und San Francisco und von hier durch Schiffe der Pacific Mail Steamship Company (am 1. jeden Monats von San Francisco nach Hongkong) bz. der Occidental and Oriental Steamship Company (am 15. oder 16. jeden Monats von San Francisco nach Hongkong) vermittelt. Im Anschlusse an diese Fahrten verkehren Schiffe der japanischen Mitsu Bischi Mail Steamship Company an jedem Mittwoch von Yokohama nach Shanghai. Die Verbindung gestaltet sich, wie folgt:

aus Berlin	1. Tag
in New York	13. »
in San Francisco	20. »
aus San Francisco (1. und 15.—16. jeden Monats Mittags)	20.—21. »
in Yokohama etwa	35.—40. »
in Hongkong etwa	40.—48. »
in Shanghai etwa	44.—55. »

Für Hongkong und Shanghai bietet hiernach die Korrespondenzbeförderung über San Francisco keinen Vortheil. Dabei sei erwähnt, daß die beiden Schiffsgesellschaften zur Postverwaltung der Vereinigten Staaten von Nordamerika in keinem Vertragsverhältnisse stehen und an die Innehaltung der planmäßigen Kurszeiten nicht gebunden sind.

Nach Canton werden die Postsendungen von Hongkong durch die häufig, aber nicht regelmäßig verkehrenden Privatdampfer übermittelt, welche den Weg in durchschnittlich 7 Stunden zurücklegen. Für die Korrespondenz nach Swatau, Amoy und Futschau bildet Hongkong gleichfalls den Leitpunkt. Eine regelmäßige Postverbindung besteht nach diesen Orten nicht; doch fahren im Durchschnitt wöchentlich zwei Dampfer der Hongkonger Firma Douglas Laprait u. Co. von Hongkong über Swatau (175 Seemeilen) und Amoy (150 Seemeilen) nach Futschau (185 Seemeilen), so daß die Postbeförderung für diese Orte im Allgemeinen keine nennenswerthe Verzögerung erleidet. Von Hongkong bis Swatau brauchen die Dampfer gewöhnlich einen, bis Amoy zwei und bis Futschau drei Tage Beförderungszeit. Die Firma hat sich schon vor längerer Zeit um eine Beihülfe für ihre Fahrten bei der englischen Regierung beworben, wogegen sie sich zur Unterhaltung regelmäßiger

Digitized by Google

Verbindungen und zur Herstellung enger Anschlüsse an die Hongkonger Postdampfer verpflichten wollte. Da ein derartiges Abkommen nicht zu Stande gekommen ist, so bemüht sich die Firma auch nicht sonderlich, die Posten pünktlich zu befördern oder voraussichtliche Anschlüsse zu erreichen.

Ningpo erhält seine europäische Korrespondenz in der Regel von Shanghai aus. Die den Verkehr vermittelnden Dampfer fahren während der Sommermonate täglich, im Winter wöchentlich dreimal und bedürfen zur Ueberkunft eines Zeitraums von 12—16 Stunden. Bisweilen werden, wenn sich gerade eine Dampfergelegenheit bietet, die Briefe unmittelbar von Hongkong nach Ningpo übergeführt.

Nach Tschifu (Chefoo), Tientsin und Niutschwang besteht im Sommer eine ziemlich regelmäßige, wöchentlich zweimalige Dampferverbindung von Shanghai, durch welche Tschifu in 2—3, Tientsin in 5—6 Tagen erreicht wird. Während des Winters (Mitte Dezember bis Anfang März) ist die Verbindung wegen der Handelsverhältnisse, sowie aus Anlaß der zu dieser Zeit im gelben Meere herrschenden Stürme gewöhnlich unterbrochen. In dieser Zeit wird für Tientsin ein Landkurierdienst in der Weise unterhalten, daß die Postsendungen von Shanghai mittels Dampfers nach Chinkiang, einem Hafen am Yangtze-kiang und von dort durch berittene Kuriere nach Tientsin gesandt werden. Auf dem letztbezeichneten Wege nimmt die Beförderung 15—16 Tage in Anspruch; doch wird die Frist, je nach der Beschaffenheit der Wege und des Wetters, häufig überschritten. Mit Rücksicht auf diese Verhältnisse empfiehlt es sich, zur Beförderung der Korrespondenz nach Tientsin ꝛc. während der Winterzeit die monatlich dreimal kursirende, von der Kaiserlich russischen Postverwaltung unterhaltene Landpost über Moskau, Irkutsk, Kiachta und Peking zu benutzen.

Nach den auf der Insel Formosa belegenen Deutschen Konsulaten in Takao, Taiwanfu und Tamsui findet die Postbeförderung durch gelegentlich und unregelmäßig verkehrende Privatschiffe statt.

Im nördlichen China ist kürzlich der Plan aufgetaucht, einen chinesisch-fremden Postdienst ins Leben zu rufen. In dem uns vorliegenden, aus dem Chinesischen ins Englische übertragenen Schriftstücke — vom Juni 1878 — wird ausgeführt, wie die europäischen Regierungen durch Einführung der Post Einnahmen und Einfluß in ihren Ländern gewonnen hätten, und wie diese Vortheile gleichzeitig dem Volke zu gute gekommen wären. Europäische Postanstalten beständen in Hongkong und Shanghai, und der Nutzen und Einfluß dieser Einrichtungen gingen China verloren. Es hätte daher der mit den chinesischen Sitten und Zuständen völlig vertraute Herr Detring, seit lange Zollbeamter im Kaiserlichen Seezolldienste zu Tientsin, der Regierung die Anregung gegeben, ein dem europäischen ähnliches Postsystem in China einzuführen. Der Beamte hätte die Postordnungen der westlichen Länder sorgfältig ins Chinesische übersetzt und mit dem Antrage vorgelegt, die Ausführung dieser Verordnungen, unter gewissen Aenderungen, in China einer Gesellschaft von Kaufleuten zu übertragen. Dieser Vorschlag hätte die Billigung Seiner Excellenz des General-Gouverneurs der Provinz Chili gefunden, und es wäre versuchsweise zunächst für Peking, Shanghai, Tschifu, Tientsin und Niutschwang der Postdienst eingerichtet worden. In dem Schriftstücke sind noch die Bedingungen für die Theilnahme des Publikums an dem weiter erforderlichen Kapitalbetrage sowie die Postversendungsvorschriften besonders aufgeführt.

Digitized by Google

B. Japan.

Von den 752 Schiffen fremder Nationalität, welche in die fünf offenen Häfen Japans während des Jahres 1877 eingelaufen sind, führten 86 die Deutsche, 377 die englische und 134 die amerikanische Flagge.

Die Zahl der europäischen und amerikanischen Bewohner Japans beträgt 2 673, darunter befinden sich 272 Deutsche. An deutschen Handelshäusern sind in Japan 39 vorhanden.

Japan hat nicht ein Stück fruchtbares Alluvialland aufzuweisen; seine kleinen, aber zahlreichen reißenden Ströme überschwemmen die Ebenen mit nichts als Sand und Kies, während die Bebauung des Hochlandes große Sorgfalt und reichlichen Dünger erfordert. Cerealien kommen, mit Ausnahme von Reis, nur mäßig fort. Japanischer Thee wird nur in Amerika geschätzt und ist von den europäischen Märkten so gut wie ausgeschlossen. In dem Haupt-Stapelartikel Seide hat Japan dagegen einen entschiedenen Vortheil vor anderen Ländern voraus.

Ausfuhrartikel nach Deutschland bilden vor Allem Reis, Porzellan, Pflanzenwachs und noch einige andere Artikel in kleinen Mengen. Die Einfuhr aus Deutschland stellt einen weit größeren Werth dar und besteht in Baumwoll- und Wollwaaren, Tuch, Liqueuren, Arzneimitteln, Schreibmaterialien, Cement, Farben, Regen- und Sonnenschirmen, Zündhölzern und anderen Gegenständen.

Mit welchem Erfolge Japan bemüht gewesen ist, ein eigenes Postwesen zu schaffen, und wie dasselbe bestrebt ist, dem Muster der europäischen Staaten auch in dieser Beziehung zu folgen, darüber ist an anderer Stelle wiederholt berichtet worden.

In Japan unterhält das Deutsche Reich zu Yokohama, Tokio (Jeddo), Hiogo-Osaka, Nagasaki und Niegata Konsulate.

Nach den bei Hinterindien (2 B) bz. China (3 A) enthaltenen Aufstellungen erhält Yokohama seine Postsendungen durch die Schiffe der P. und O. Company sowie der Messageries maritimes, von Berlin am 47. oder 49., und mittels der Verbindung über San Francisco zwischen dem 35. und 40. Tage. Letztere Verbindung ist gleichwohl für die Briefbeförderung von Europa nach Japan nicht zu empfehlen, indem die Eisenbahnzüge in San Francisco den Anschluß an die Dampfer häufig verfehlen.

Die Briefe für Tokio werden der Bestimmung von Yokohama in einstündiger Eisenbahnfahrt zugeführt. Nach Hiogo gelangen die Postsendungen durch die japanischen Mitsu-Bischi-Postdampfer, welche jeden Mittwoch Abend um 6 Uhr von Yokohama abgehen und die Bestimmung in 40 bis 48 Stunden erreichen; außerdem bieten 1 bis 2 Extradampfer wöchentlich Gelegenheit zur Postbeförderung. Von der durch Läufer vermittelten japanischen Landpostverbindung Yokohama-Hiogo wird mit Rücksicht auf die 4 bis 5 Tage in Anspruch nehmende Beförderungsfrist seitens der Europäer selten Gebrauch gemacht. Osaka steht mit Hiogo in Eisenbahnverbindung und wird von dort in einer Stunde erreicht. Eine direkte Postbeförderung zwischen Shanghai und Hiogo-Osaka findet nicht statt.

Postsendungen für Nagasaki werden von Shanghai (in Shanghai zwischen dem 44. und 47. Tage) mittels der wöchentlich einmal verkehrenden japanischen Dampfschiffe der Bestimmung in zwei Tagen zugeführt. Ein unmittelbarer Anschluß ist in Shanghai nicht vorhanden; es kommt daher vor, daß die Sendungen dort 7 Tage lang überlagern müssen. — Die nach Niegata gerichtete Kor-

Digitized by Google

respondenz erreicht den Bestimmungsort mittels der japanischen Landpost von Tokio aus in einem Tage.

II. Afrika.

1. Nordafrika.

A. Aegypten.

An dem Schiffsverkehr durch den Suez-Kanal war Deutschland im Jahre 1877 mit 40 Schiffen betheiligt. Im Ganzen durchfurchten 1663 Schiffe den Kanal, nämlich 73 Kriegsschiffe, 298 Postdampfer, 1286 Handelsdampfer und 6 Segler. Gegenüber dem Verkehr des Jahres 1876 hat die Tonnenzahl der Deutschen Flagge um 37,62 Prozent zugenommen.

Ueber die Betheiligung Deutschlands am Ein- und Ausfuhrhandel Aegyptens liegen uns Konsulatsberichte aus den letzten Jahren nicht vor. Unmittelbarer Verkehr zwischen deutschen und ägyptischen Häfen besteht nur in äußerst geringem Maße. Hinsichtlich der Einfuhr nimmt Großbritannien mit seinen Manufakturwaaren die erste Stelle ein; von deutschen Artikeln bezieht Aegypten einen Theil Baumwollgespinnste, Tuche, Packpapier, Pappe, Stearinkerzen, Kurz-, Leder- und Eisenwaaren. Baumwolle und Feldfrüchte (Weizen, Reis, Bohnen, Gerste, Datteln, Sesam) sowie Zucker bilden den wichtigeren Bestandtheil der Ausfuhr. Aus dem Sudan erhält der Markt von Cairo zur Weiterausfuhr vorzugsweise Straußfedern, Gummi, Elfenbein, Kaffee und Sennesblätter, für welche Artikel Frankreich, England und Oesterreich die Haupt-Abnehmer sind.

Was den Transport der Waaren aus dem Sudan betrifft, so werden dieselben von den einzelnen Niederlassungen durch Träger nach den schiffbaren Strömen und weiter nach Chartum mittels Barke gebracht. Von Chartum gelangen die Waaren mittels Bootes bis Berbera, von dort mittels Kamels über Abu Hamed (5 Tage) nach Korosko (7 Tage), oder am häufigsten unmittelbar nach dem Dorfe Schellal, südlich des ersten Katarakts. In Schellal, das mit Assuan durch eine dem Waarenverkehr dienende Eisenbahn verbunden ist, werden die Waaren umgeladen und demnächst von Assuan (8—9 Tage) auf Barken nach Bulak, dem Hafen von Cairo weitergeführt. Die Sudan-Eisenbahn Cairo-Siut, welche bis Chartum geleitet werden sollte, an der die Arbeiten jedoch wegen finanzieller Schwierigkeiten der Regierung eingestellt sind, kommt für den Güterverkehr aus dem Sudan kaum in Betracht.

Deutsche Konsulate bestehen zu Alexandrien, Cairo, Chartum, Damiette, Girgeh, Kenneh, Luxor, Mansurah, Said, Siut, Suez, Tantah und Zagazig.

Aegypten erhält seine Postverbindung:

a) durch die Dampfer der P. und O. Company (vergl. Asien, 2 A.):
aus Berlin jeden Freitag 2^{30} Nm. ..... [1. Tag];
aus Brindisi jeden Montag 4 früh..... [4. Tag];
in Alexandrien jeden Donnerstag 6 Abds... [7. Tag].

b) durch die Dampfer des österreichisch-ungarischen Lloyd (vergl. Asien, 2 A.):
aus Berlin jeden Mittwoch 5 Nm. ..... [1. Tag];
aus Triest jeden Freitag 12 Mitt..... [3. Tag];
in Alexandrien jeden Donnerstag 6 früh... [9. Tag].

Digitized by Google

c) durch die italienischen Dampfer der Gesellschaft R. Rubattino u. Co. (vergl. Asien, 1 C. c.):
aus Berlin jeden Montag 8 Abds. ..... [1. Tag];
aus Neapel jeden Donnerstag 5^{30} Nm. ... [4. Tag];
in Alexandrien jeden Dienstag 11 Vm. .. [9. Tag].

d) durch die Schiffe der Messageries maritimes:
aus Berlin jeden Mittwoch 2^{30} Nm. ..... [1. Tag];
aus Neapel jeden Sonnabend Mittags ... [4. Tag];
in Alexandrien jeden Mittwoch 5 Nm. ... [8. Tag].

Für Alexandrien besteht hiernach eine wöchentlich viermalige Postverbindung; es wird von Berlin zwischen dem 7. und 9. Tage erreicht. Nach Port Said werden die nämlichen Dampferverbindungen, wie nach Alexandrien nutzbar gemacht; die Beförderung nimmt 1—2 Tage mehr Zeitdauer in Anspruch. Mittels der Eisenbahn wird von Alexandrien das Konsulat Tantah in 3, Damiette in $7\frac{1}{2}$, Zagazig in 5—6, Mansurah in 9—10, Suez in 10, Cairo in $4\frac{1}{2}$ Stunden und Siut in 2 Tagen erreicht. Die Postbeförderung nach den weiter in Ober-Aegypten gelegenen Orten Girgeh, Kenneh und Luxor nimmt von Siut etwa 2 bz. 3 und 4 Tage in Anspruch.

Die Briefe nach Chartum werden bis Siut mittels der Eisenbahn, von da wöchentlich zweimal mittels Bootes bis Koroskо, weiter über Abu Hamed und Berber mit Kameelreitern oder, wie es in einer Benachrichtigung an das Kursbüreau heißt, mittels »Kurskameels« befördert und brauchen von Siut bis Chartum 23 Tage Beförderungsfrist.

B. Tunis.

Tunis hat für den deutschen Handels- und Schiffsverkehr kein besonderes Interesse. Deutsche Schiffe nehmen am dortigen Verkehr nicht Theil, und an Handelsartikeln werden nach Deutschland durch fremde Vermittelung nur Datteln und Cigaretten in nennenswerthem Umfange eingeführt.

Deutsche Konsulate sind in Tunis, Goletta und Sfax errichtet. Die Postbeförderung erfolgt:

a) durch die Dampfer der französischen Gesellschaft Valéry Frères et Fils:
aus Berlin jeden Montag 12^{30} Mittags .. [1. Tag];
aus Marseille jeden Mittwoch 5 Nm..... [3. Tag];
in Tunis jeden Sonnabend ..... [6. Tag].

b) durch die von Marseille über Genua nach Tunis fahrenden Dampfer der italienischen Gesellschaft R. Rubattino u. Co.:
aus Berlin jeden Dienstag 2^{30} Nm..... [1. Tag];
aus Genua jeden Donnerstag 9 Abds. .. [3. Tag];
in Tunis jeden Montag 1 Nm. ..... [7. Tag];
aus Tunis jeden Mittwoch 1 Nm. ..... [9. Tag];
in Sfax jeden Freitag 7 früh..... [11. Tag].

c) durch die Dampfer der italienischen Gesellschaft Florio u. Co.:
aus Berlin jeden Freitag 8 Abds. ..... [1. Tag];
aus Neapel jeden Montag 5^{30} Nm. ..... [4. Tag];
in Tunis jeden Donnerstag 6 früh ..... [7. Tag].

Digitized by Google

Hiernach hat Tunis, das von Berlin am 6. oder 7. Tage erreicht wird, eine wöchentlich dreimalige und Sfax, welches die Postsendungen aus Berlin am 11. Tage erhält, eine wöchentlich einmalige Postverbindung mit Europa. Goletta wird von Tunis mittels der Eisenbahn in $\frac{1}{2}$—$\frac{3}{4}$ Stunden täglich viermal erreicht.

C. Algier.

Unter der 2 816 575 Seelen zählenden Bevölkerung dieses französischen Koloniallandes befinden sich nur 155 727 Franzosen, während 155 735 sonstige Europäer, u. A. 92 510 Spanier und 5 722 Deutsche dort ansässig sind. Deutsche Handelshäuser bestehen in Algier nicht. Der Handelsverkehr zwischen Deutschland und Algier ist so winzig, daß derselbe kaum der Erwähnung verdient, und es ist nicht abzusehen, daß dieses Verhältniß sich in nächster Zeit ändern werde. Deutsche Schiffe legen nur vereinzelt (im Jahre 1877 2) in Algier an.

Die Korrespondenz nach dem Deutschen Konsulatsorte Algier wird von Marseille jeden Dienstag, Donnerstag und Sonnabend mit französischen Schiffen abgesandt, welche zur Ueberfahrt eines Zeitraums von 33 bis 39 Stunden bedürfen. Briefe von Berlin nach Algier gelangen danach in 4 Tagen an den Bestimmungsort.

D. Marokko.

Ebensowenig wie in den übrigen nordafrikanischen Ländergebieten sind die deutschen Handelsinteressen in Marokko von Bedeutung. Der Handel mit Europa liegt hier fast ganz in englischen und französischen, zum kleineren Theil auch in spanischen Händen. Direkter Schiffsverkehr mit Deutschland besteht nicht; die 12 Deutschen Schiffe, welche im Jahre 1876 marokkanische Häfen besuchten, waren ausnahmslos von englischen Häusern gechartert. Immerhin wird, einem Berichte aus Mogador zufolge, ein geringer Theil deutscher Waaren dort eingeführt: sächsische Tuche, Glasperlen, sowie Solinger und Nürnberger Waaren.

In Marokko befinden sich zu Tanger, Larache, Mazagan, Mogador und Rabat Deutsche Konsulate.

Die Postverbindung nach Marokko wird durch die täglich von dem spanischen Hafen Algeciras bei Gibraltar nach Ceuta abgehenden Dampfer vermittelt. Von Ceuta nach Tanger, woselbst, wie an den übrigen marokkanischen Hafenplätzen, eine spanische Postanstalt errichtet ist, erfolgt die Weiterbeförderung auf dem Landwege. Die Verbindung ist hiernach folgende:

aus Berlin täglich 12^{30} Mittags..... [1. Tag];
in Ceuta..... [7.—8. Tag];
in Tanger ..... [8. Tag].

Die auf dem spanischen Postamte in Tanger ankommende Korrespondenz wird wöchentlich zweimal durch einen Kurier zu Fuße die Küste entlang bis Mogador gesandt. Der Kurier aus Tanger geht über Larache bis Rabat, derjenige aus Rabat über Mazagan bis Mogador. Larache wird nach 2, Rabat nach 4 bis 5, Mazagan nach 9 und Mogador nach etwa 14 Tagen erreicht. Diese Beförderungszeit gilt indessen nur für den Sommer. Im Winter, wo die zu überschreitenden Flüsse häufig durch Regen angeschwollen sind, muß der Kurier oft Tage lang warten, bevor er die Ströme überschreiten kann; Aehnliches ist im Frühjahr der Fall, wo die schmelzenden Schneemassen des Atlasgebirges die Ströme speisen. Zur Beschleunigung der Korrespondenzbeförderung hat die spanische Postverwaltung übri-

Digitized by Google

gens angeordnet, daß, wenn von Tanger zufällig ein nach den Küstenorten verkehrendes Dampfschiff abgeht, diesem die Briefe mitgegeben werden sollen.

Geschäftsbriefe für Mogador werden häufig auch nach Gibraltar adressirt und von dort mittels englischer oder französischer Schiffe, welche monatlich etwa 5 mal Mogador anlaufen, weiter befördert.

2. Westafrika.

A. Die Azoren (portugiesisch).

An dem wenig umfangreichen Handel der Azoren ist Deutschland sehr gering betheiligt. Nur etwas Wein und Orangen, deren Gewinnung von Jahr zu Jahr abnimmt, sind ausweislich der Zollisten von Horta, der Hauptstadt auf Fayal, nach Deutschland ausgeführt worden; eingeführt wurde von hier eine mäßige Menge Branntwein. In den Jahren 1875/76 und 1876/77 gingen 1 bz. 2 Deutsche Segelschiffe und 3 bz. 1 Deutsches Kriegsschiff zur Einnahme von Vorräthen in Horta ein. Der Hafen von Horta wird z. B. durch Neubauten wesentlich verbessert und ist als Zufluchtsstätte und einziger guter Hafen der Azoren auch für die deutschen Seefahrer von Wichtigkeit.

Deutsche Konsulate bestehen auf den Inseln Fayal, S. Miguel, Terceira, Gracioza und S. Jorge. Die Postverbindung dahin wird durch portugiesische Schiffe in nachstehender Weise vermittelt:

aus Berlin am 26./27. und 10. jeden Monats 12[30] Mittags	[1. Tag];
aus Lissabon am 1. und 15. jeden Monats	[6. Tag];
in S. Miguel am 5./6. und 19./20. jeden Monats	[10./11. Tag];
in Terceira am 7. und 21. jeden Monats	[12. Tag];
in Gracioza am 22. jeden Monats	[13. Tag];
in S. Jorge am 22. jeden Monats	[13. Tag];
in Fayal am 23. jeden Monats	[14. Tag].

B. Madeira (portugiesisch).

Dem Waarenverkehr Madeiras dienen mehrere regelmäßig kursirende Dampfer nach und von Lissabon, einige portugiesische Segelschiffe nach und von portugiesischen und nordafrikanischen Häfen, sowie einige kleinere Segler, welche mehrere Male des Jahres mit Stückgut von und nach London gehen; sodann folgt eine stattliche Anzahl von Segelschiffen, welche jährlich 30- bis 36 000 Tonnen Kohle bringen, um die Madeira passirenden Dampfer zu versorgen. Für einige regelmäßige Dampferlinien bildet Madeira eine Zwischenstation; als Kohlen- und Proviantstation wird die Insel von den europäischen und amerikanischen Kriegsschiffen benutzt. Auf der Rhede von Funchal gingen in den Jahren 1876 und 1877 2 bz. 3 Deutsche Kriegsschiffe (britische 24 bz. 31 und französische 5 bz. 4), 5 bz. 6 Deutsche Handelsdampfer und 12 bz. 6 Deutsche Segler vor Anker. Die Deutschen Segelschiffe brachten meist Steinkohle aus England.

Die Anerbietungen deutscher Kohle haben bisher zu keinem Geschäfte geführt. Der sonstige Waarenhandel mit Deutschland entzieht sich der genauen Beurtheilung, ist aber sicherlich sehr gering. Die Ausfuhr an Madeirawein ist fast stetig zurückgegangen. Nach einer uns vorliegenden Aufstellung wurden im Jahre 1834/35 8806, 1850/51 7301, 1860/61 1289, 1864/65 nur 536 und 1874/75

Digitized by Google

1736 Pipen Wein (1 Pipe = etwa 435,6 Liter) ausgeführt. Der Weinbau ist jedoch wieder im Aufblühen begriffen, und es sollen jetzt bedeutende Mengen zur Versendung geeigneter Weine vorhanden sein.

Die Postverbindung nach Madeira — Deutsches Konsulat in Funchal — wird, wie folgt, vermittelt:

a) durch die Dampfer der African Steamship Company, sowie der British and African Steam Navigation Company:
aus Berlin jeden Donnerstag 12^{30} Mitt. . . . [1. Tag];
aus Liverpool jeden Sonnabend . . . . . [3. Tag];
in Funchal jeden Sonnabend . . . . . [10. Tag].

b) durch die Dampfer der Union Steamship Company (Abgangshafen Plymouth) und der Colonial Mail Line (Abgangshafen Dartmouth):
aus Berlin jeden Mittwoch 12^{30} Mitt. . . . . [1. Tag];
abwechselnd aus Plymouth und Dartmouth jeden Freitag . . [3. Tag];
in Funchal jeden Mittwoch . . . . . [8. Tag].

c) durch portugiesische Schiffe:
aus Berlin am 30./31. und 15. jeden Monats 12^{30} Mitt. . [1. Tag];
aus Lissabon am 5. und 20. jeden Monats . . . . . [6. Tag];
in Funchal am 8. und 23. jeden Monats . . . . . [9. Tag].

Briefe, welche in Lissabon kurz nach Abgang einer Post eintreffen, werden während der günstigeren Jahreszeit bisweilen einem Segelschiffe mitgegeben, und es entzieht sich dann die Beförderungsdauer jeder sicheren Berechnung.

C. Die Canarischen Inseln (spanisch).

Von dem auf den Canarischen Inseln bestehenden Deutschen Konsulate Santa Cruz de Teneriffe (Teneriffa) sind Handels- und Verkehrsberichte in den letzten Jahren nicht veröffentlicht worden. Die Postverbindung erhält Teneriffa:

a) durch die Dampfer der British and African Steam Navigation Company und der African Steamship Company:
aus Berlin jeden Donnerstag 12^{30} Mitt. . . . [1. Tag];
aus Liverpool jeden Sonnabend . . . . . [3. Tag];
in Teneriffa jeden Sonntag . . . . . [11. Tag].

b) durch spanische Dampfer:
aus Berlin am 27./28. und 12. jeden Monats 12^{30} Mitt. . [1. Tag];
aus Cadix am 2. und 17. jeden Monats . . . . . [6. Tag];
in Teneriffa am 5./6. und 20./21. jeden Monats . . [9.—10. Tag].

D. Capverdische Inseln (portugiesisch).

Deutsche Konsulate bestehen auf Ilha do Maio, Ilha do Sal und S. Vincente. In den Jahren 1876 und 1877 kamen nach Ilha do Maio 4 bz. 2 und nach Ilha do Sal 6 bz. 5 Deutsche Schiffe; die letzteren nahmen sämmtlich Salzladung auf. In S. Vincente trafen 1877 13 Deutsche Dampfer zur Einnahme von Kohlen und 13 Deutsche Segelschiffe ein, von welchen letzteren die Mehrzahl Kohlen aus England brachte.

Die Postbeförderung erfolgt durch die Schiffe der Royal Mail Packet Steam Company:

Digitized by Google

aus Berlin am 7. jeden Monats 12^{30} Mitt..... [1. Tag];
aus Southampton am 9. jeden Monats..... [3. Tag];
in S. Vincente am 19. jeden Monats ..... [13. Tag].

Von S. Vincente vermitteln Kolonialschiffe den Verkehr nach den übrigen Inseln der Gruppe.

E. Republik Liberia.

Das Land dieser Negerkolonie ist reich und gesegnet, auch das Klima ist gesund. Der Handel Liberias mit Hamburg ist ziemlich bedeutend; die Ein- und Ausfuhr durch Vermittelung deutscher Häuser dürfte den Handel der übrigen Nationen hier übertreffen. Die Erzeugnisse der Landwirtschaft mehren sich in erfreulicher Weise, und es hat sich namentlich der liberianische Kaffee, welcher von ausgezeichneter Beschaffenheit ist, einen Ruf erworben. Aufträge auf Samen sind aus den verschiedenen Kaffeedistrikten Amerikas und Ostindiens wiederholt eingelaufen. Während des Jahres 1876 gingen im Hafen von Monrovia, dem Sitze eines Deutschen Konsulats, 6 Hamburger Schiffe, davon 5 mit Stückgütern ein; im Jahre 1877 ist der Verkehr ebenso rege gewesen. Ein Hamburger Schiff findet als Küstenfahrzeug Verwendung.

Liberia besitzt eine eigentliche Postverwaltung nicht; vielmehr versehen die Steuererheber in den Eingangshäfen Monrovia, Cap Palmas und Grand Bassa gegen eine geringe Vergütung auch den Dienst als Postmeister. Von der Wichtigkeit dieses Nebenamtes scheinen die schwarzen Beamten indessen wenig durchdrungen zu sein. Das Porto wird nicht in liberianischem Gelde, auch nicht in den hier gültigen amerikanischen Greenbacks angenommen, sondern muß in Münze entrichtet werden. Englische Briefmarken sind unzulässig, und liberianische giebt es nicht. Allerdings sind früher einmal liberianische Freimarken gedruckt worden, von denen noch eine Anzahl im Treasury-Department vorhanden ist, und die man gegen Entrichtung des vollen Werthes in Münze kaufen kann; benutzen darf dieselben jedoch Niemand. In Monrovia und Cap Palmas wird die Post an Land geliefert; in Grand Bassa wird dagegen der Briefbeutel am Bord des Schiffes geöffnet. Die Briefe werden sofort nach dem Oeffnen des Beutels ausgerufen und bleiben, wenn sie nicht gleich abgelangt werden, liegen, bis der Adressat sie abholt, oder Jemand anders sie fortnimmt. In Grand Bassa wurden dem Konsul schon wiederholt Briefe zugestellt, welche im Wasser oder am Strande aufgefunden waren.

Die Postverbindung Monrovias wird durch die Dampfer der African Steamship Company und der British and African Steam Navigation Company hergestellt. Die Schiffe legen jedoch in Monrovia nicht bei jeder Fahrt, sondern monatlich nur dreimal an:

aus Berlin Donnerstags 12^{30} Mitt. ... [1. Tag];
aus Liverpool Sonnabends..... [3. Tag];
in Monrovia Mittwochs..... [21. Tag];
Guinea { in Lagos Montags ..... [33. Tag];
Guinea { in Bonny Mittwochs ..... [35. Tag].

F. Guinea.

Für Guinea bestehen in der britischen Besitzung Lagos und in dem französischen Hafenort Gaboon Deutsche Konsulate.

Lagos, ein auf einer Insel belegener, höchst ungesunder Ort, ist vom Festlande

Digitized by Google

durch eine breite Lagune getrennt und besitzt zugleich die schlechteste Rhede von allen westafrikanischen Küstenplätzen. Die Schiffe müssen weit draußen im offenen Meere ankern; ein kleiner Regierungsdampfer vermittelt den Verkehr zwischen Schiff und Stadt, aber es ist gar nicht so selten, daß die Brandung zu heftig ist, um ein Auslaufen dieses kleinen Fahrzeuges zu gestatten; der Dampfer muß unverrichteter Sache weiterfahren und kann weder Passagiere noch Ladung absetzen, ja nicht einmal die Post befördern.

In Lagos verkehrten im Jahre 1877, einschließlich der wöchentlichen Postdampfer, 343 Schiffe, darunter 39 Deutsche. Direkt nach Deutschland wurden 1250 Tons Palmöl, 8500 Tons Palmkerne, 80 Ballen Baumwolle und 2 Tons Elfenbein ausgeführt; eine weitere Menge Güter gelangte in Durchfracht über Liverpool nach Hamburg. In der Einfuhr steht Deutschland sogar Großbritannien wesentlich voran mit 316000 Gallons Rum, 220000 Gallons Genever und 2080 Tons Salz. Die Einfuhr an Spirituosen hat bedeutend zugenommen, weil dieser Artikel von den Eingeborenen, gleichviel ob sie in Frieden oder in Streit mit einander leben, nicht entbehrt werden kann.

Der Schiffsverkehr im Hafen von Gaboon ist ein sehr geringer, denn die regelmäßig von Liverpool nach dieser Küste laufenden Dampfer haben die Segelschiffe fast gänzlich vertrieben. Im Jahre 1877 kam unter 19 Schiffen nur ein Deutsches nach Gaboon; von den 50 Kuttern und Schoonerbooten, welche den Verkehr mit den Küstenplätzen vermitteln, sind 22 Deutsche, 18 britische, 7 amerikanische und 3 französische. Es muß auffallend erscheinen, daß aus dieser französischen Besitzung Erzeugnisse nur von einem französischen Hause ausgeführt werden; von größerer Bedeutung ist der Export eines dortigen Hamburger Hauses. Ausfuhrartikel der Besitzung Gaboon bilden hauptsächlich Elfenbein von besonders schöner Beschaffenheit, Kautschuk, Ebenholz in Blöcken und Rothholz. Eingeführt werden Gewehre mit Steinschlössern, Pulver, Eisen- und Messingwaaren, amerikanischer Blättertabak, Spirituosen, Baumwollzeuge, Steingutwaaren und Salz — jedoch immer von geringster Güte. Das deutsche Haus bezieht die Artikel fast nur von Deutschland; auch die englischen Firmen beziehen einen großen Theil Gewehre, Pulver und Spirituosen aus Hamburg. Die Hauptform des Geschäfts ist noch immer der Tauschhandel; baares Geld ist äußerst wenig vorhanden. Zum Einkauf eines Elephantenzahnes gehören die verschiedenartigsten Artikel in größerer Menge.

Die einzige civilisirt aussehende Ortschaft dieser Besitzung ist Libreville am rechten Ufer des Gabonflusses, wo sich alle Regierungsgebäude, alle Magazine, sowie die Kohlenschuppen für die an der Küste stationirten französischen Kriegsschiffe befinden. Die in Gaboon etablirten fremden Kaufleute haben ihre Wohnungen etwa zwei englische Meilen weiter den Fluß hinauf in einer »Glas« genannten Ortschaft.

Die Postverbindung nach Lagos geht aus der unter Liberia enthaltenen Aufstellung hervor; die Fahrten sind wöchentliche. Die planmäßige Beförderungsfrist wird nicht immer inne gehalten; vielmehr hängt die Dauer von der Größe der Schiffe bz. den Ladungsverhältnissen und von der Jahreszeit ab. — Die Postsendungen für Gaboon gelangen zunächst bis Bonny (vergl. Liberia) und finden von hier mittels kleiner Zweigdampfer Weiterbeförderung. Die Verbindung von Bonny nach Gaboon ist nicht regelmäßig; die Zahl der Fahrten richtet sich nach dem Umfange der Fracht. Die Ueberkunft eines Briefes von Berlin bis Gaboon erfordert im Durchschnitt 42 bis 43 Tage.

Digitized by Google

G. St. Helena.

St. Helena wurde im Jahre 1876 von 664 und im Jahre 1877 von 669 Handelsschiffen besucht; darunter befanden sich 27 bz. 21 Deutsche und 333 bz. 364 britische.

Die Postverbindung erhält St. Helena durch die Schiffe der Union Steamship Company und der Colonial Mail Line, welche jeden Freitag abwechselnd von Plymouth und Dartmouth abgehen und in diesem Jahre St. Helena bei den Fahrten am 2. und 23. Mai, 27. Juni, 18. Juli, 22. August, 12. September, 17. Oktober, 7. November und 12. Dezember anlaufen. Zur Ueberkunft eines Briefes von Berlin nach St. Helena ist ein Zeitraum von 21 Tagen erforderlich.

3. Südafrika.

A. Kapkolonie.

Die Kolonie ist noch immer nicht in der Lage, Brodstoffe in genügender Menge für den eigenen Bedarf zu beschaffen; bedeutende Zufuhren an Weizen und Mehl aus anderen Gegenden müssen das Fehlende ergänzen. Dem Bestreben der Farmer, von Jahr zu Jahr mehr Land unter Kultur zu bringen, stellt sich der Mangel an Arbeitskräften entgegen. Die Regierung hat sich daher veranlaßt gesehen, für die Einwanderung europäischer Arbeiter äußerst vortheilhafte Bedingungen zu bieten.

Die Ausfuhr an Wolle ist beträchtlich; die Erzeugung von Wein hat, oft zum Nachtheil der Güte, eine außerordentliche Ausdehnung gewonnen; auch die Ausfuhr von Straußfedern aus den Straußzüchtereien hat wesentliche Fortschritte aufzuweisen. Die Ergiebigkeit der Diamantfelder ist dagegen in der Abnahme begriffen.

Die direkte Ausfuhr nach Deutschland stellte im Jahre 1876 einen Werth von 15 137 Pfd. Sterl. dar; Hauptartikel bildeten Wolle (für 13 760 Pfd. Sterl.) und Wein geringerer Güte (für 965 Pfd. Sterl.). In demselben Jahre wurden aus Deutschland für 9675 Pfd. Sterl. Waaren eingeführt, darunter für 2708 Pfd. Sterl. Dielen, für 1156 Pfd. Sterl. Holzwaaren, für 1064 Pfd. Sterl. Tauwerk, ferner raffinirter Zucker, Lichte, Bier, Tischlerwaaren.

An Deutschen Schiffen gingen während des Jahres 1876 in der Tafelbai 39, in Port Elizabeth 20 (1877: 27) und in Port Alfred 17 (1877: 14) ein. Der englische Schiffsverkehr ist etwa 15 mal so stark.

Deutsche Konsulate bestehen zu Capstadt, Mosselbay, Port Elizabeth, East London, Port Alfred und Simonstown.

Die Postbeförderung nach Südafrika findet mittels der Schiffe der Union Steamship Company und der Colonial Mail Line von Plymouth bz. Dartmouth jeden Freitag statt. Die Plymouther Schiffe erreichen Capstadt planmäßig nach 27 Tagen (von Berlin am 30. Tage) und fahren zwei Tage später nach der Algoa-Bai und nach Cap Natal (von Berlin am 36. Tage). Die Schiffe der anderen Gesellschaft fahren bis zur Tafelbai (Capstadt), wohin sie nach 26 Tagen (von Berlin am 29. Tage) gelangen, und von wo nur nach Bedürfniß Anschluß nach der Algoa-Bai und Cap Natal unterhalten wird.

Sofort nach Ankunft in Capstadt werden die Dampfer in die Docks gebracht; in vielen Fällen wird die Post jedoch schon vorher durch Boote gelandet.

Digitized by Google

Die Postverbindungen Capstadts mit den übrigen Konsulatsorten der Kolonie haben in letzter Zeit manche vortheilhafte Veränderung erfahren und werden sich nach Vollendung der im Bau begriffenen Eisenbahnlinien, deren Fortführung in Folge der kriegerischen Verhältnisse wesentlich gehemmt worden ist, noch günstiger gestalten. Gegenwärtig wird die Post bald nach Ankunft der Dampfer in der Tafelbai auf dem Landwege weiter befördert und erreicht von hier aus Mosselbay in etwa 40, Port Elizabeth in 70, Port Alfred in 90 und East London in 120 Stunden. Von Capstadt nach dem etliche Meilen südlicher belegenen Simonstown sind nur einige Stunden zur Beförderung erforderlich.

B. Kolonie Natal.

Nach der Schifffahrts-Statistik von D'Urban, dem Deutschen Konsulatsorte in Natal, besuchten im Jahre 1877 219 Schiffe, darunter 15 Deutsche, den Hafen. Erzeugnisse des Deutschen Reichs finden nur spärlich Eingang in die Kolonie; ausgeführt werden vorzugsweise Wolle (1877 für 383 019 Pfd. Sterl.), Rohzucker (1877 für 184 788 Pfd. Sterl.), Häute, Felle und Elfenbein.

Die Postverbindung für D'Urban (Port Natal) wird fast ausschließlich über Capstadt (vergl. unter A) vermittelt; die Korrespondenz erreicht den Ort in 14tägigen Fristen von Berlin aus am 36. Tage. Die fernerweit bestehende vierwöchentliche Verbindung über Brindisi, Aden und Zanzibar nach D'Urban (vergl. Afrika, 4 A) erfordert eine längere Beförderungsfrist und ist, was besondere Beachtung verdient, weniger zuverlässig. Von Berlin aus kann D'Urban auf dem letztbezeichneten Wege am 41. Tage erreicht werden.

C. Oranje-Freistaat.

Der Oranje-Freistaat, welcher lebhaften Wollhandel betreibt, hat seine Handelsbeziehungen fast ausschließlich zu Natal, Transvaal und der Kapkolonie, deren Port Elizabeth den Haupthafen für den Freistaat bildet. Direkter Verkehr mit Europa findet kaum statt.

Das im Freistaate bestehende Deutsche Konsulat Bloemfontein erhält die Postsendungen durch eine wöchentlich dreimalige Landpostverbindung von Capstadt. Die eine dieser Posten geht von Capstadt über Beaufort, Richmond und Colesberg, die andere über Port Elizabeth, Grahamstown, Queenstown und Aliwal North, die dritte über die Hauptstadt der Diamantfelder Kimberley. Auf allen diesen Linien nimmt die Postbeförderung von Capstadt bis Bloemfontein einen Zeitraum von 7 Tagen in Anspruch.

4. Ostafrika.

A. Die Delagoa-Bai.

In dieser portugiesischen Besitzung ist erst kürzlich zu Lourenço Marques ein Deutsches Konsulat errichtet worden, von welchem Handelsberichte noch nicht veröffentlicht sind.

Die Postverbindung wird in folgender Weise unterhalten:

a) im Anschluß an die Fahrten Brindisi-Bombay (vergl. Asien, 2 A) auf der Strecke Aden-Zanzibar durch Schiffe der British India Steam Navigation

Digitized by Google

Company und auf der Endstrecke durch Dampfer der Union Steamship Company:

aus Berlin jeden 4. Freitag 2^{30} Nm. [1. Tag];
(25. Juli, 22. August)
über Brindisi
in Aden jeden 4. Donnerstag ..... [14. Tag];
aus Aden jeden 4. Sonnabend ... [16. Tag];
in Zanzibar ..... [28. Tag];
in Mozambique ..... [33. Tag];
in der Delagoa-Bai ..... [39. Tag];
in Port Natal ..... [41. Tag].

b) im Anschluß an die Fahrten über Capstadt nach Natal (vergl. Afrika, 3 A); von Natal durch einen bis Zanzibar verkehrenden Küstendampfer.

Die Postverbindung entbehrt der Regelmäßigkeit noch in hohem Maße; gewöhnlich treffen Briefe aus Berlin in 40 bis 42 Tagen zu Lourenço Marques ein.

B. Zanzibar.

In Zanzibar besteht ein Deutsches Konsulat. Die dort ansässigen deutschen Häuser haben im Jahre 1877 Artikel im Werthe von 720 000 Maria-Theresienthalern (1 = 4,68 ℳ) eingeführt, darunter Manufakturwaaren für 291 300, Baumwollwaaren für 103 900, Metallwaaren für 65 100, Waffen für 62 600, Perlen für 61 800 Maria-Theresienthaler, ferner Eisen, Pulver und Munition, Kurzwaaren, Glaswaaren und Steingut. Ausgeführt wurden von diesen Häusern Artikel im Werthe von 440 600 Maria-Theresienthalern, namentlich Elfenbein (102 900), Orseille, ein Farbstoff aus Flechten (87 500), Kautschuck (59 100), Kauris, eine Art Porzellanschnecken (37 300), Sesamsamen (32 200), Gewürznelken (29 500), außerdem Erdnüsse, Palmnußkerne, Häute, Nutzholz, Zucker und Kopra. — Unter den 89 Handelsschiffen, welche in Zanzibar eingingen, waren 15 Deutsche.

Zanzibar besitzt seit dem Jahre 1878 ein englisches (ostindisches) Postamt. Die Postverbindung wird durch die vorstehend unter A a (Delagoa-Bai) bezeichneten Dampfschiffsfahrten unterhalten; danach trifft ein Brief aus Berlin in vierwöchentlichen Fristen am 28. Tage in Zanzibar ein.

C. Mauritius.

Die Bevölkerung der britischen Kolonie Mauritius kann als eine ostindische bezeichnet werden, denn im Jahre 1877 waren von den vorhandenen 345 955 Bewohnern zwei Drittel ostindischen Ursprungs. Dementsprechend hatte das festländische Ostindien im Jahre 1876 den Hauptantheil an der Einfuhr nach Mauritius mit etwa $1\frac{1}{4}$ Millionen Pfund Sterling, während an der Ausfuhr vorzugsweise Großbritannien (mit $1\frac{1}{3}$ Millionen Pfd. Sterl.) und Australien (mit mehr als 1 Million Pfd. Sterl.) betheiligt waren. Aus Deutschland wurden Waaren im Werthe von 884 Pfd. Sterl. eingeführt; die Ausfuhr dorthin wird mit 770 Pfd. Sterl. angegeben. Ausfuhrartikel bilden Zucker, Rum und andere Spirituosen, Vanille, Kokosnußöl, Aloefaser; Einfuhrartikel: Reis, Getreide, Baumwoll- und Wollwaaren, Düngemittel, Thiere, Steinkohle und Tabak.

Digitized by Google

Unter den im Jahre 1876 eingegangenen 624 Schiffen befanden sich 33 Deutsche, wovon jedoch nur eins den unmittelbaren Verkehr mit Deutschland herstellte. Im Jahre 1877 gingen 35 Deutsche Schiffe auf Mauritius ein.

Nach Mauritius, woselbst in St. Louis ein Deutscher Konsul seinen Sitz hat, besteht eine vierwöchentliche Postverbindung durch französische Schiffe der Messageries maritimes in nachstehender Weise:

aus Berlin jeden 4. Sonnabend 2[30] Nm. (26. Juli, 23. August) .. [1. Tag];	jeden 4. Donnerstag 10 Abds. (24. Juli, 21. August) ..... [1. Tag];
aus Marseille	jeden 4. Sonntag 8 Vm. .. [4. Tag];
aus Neapel jeden 4. Dienstag [4. Tag];	..... [6. Tag];
in Aden jeden 4. Sonnabend [15. Tag];	..... [17. Tag];
aus Aden jeden 4. Montag . [17. Tag];	..... [19. Tag];
Seychellen jeden 4. Montag [24. Tag];	..... [26. Tag];
in La Réunion jeden 4. Sonnabend [29. Tag];	..... [31. Tag];
in Mauritius jeden 4. Sonntag [30. Tag];	..... [32. Tag].

III. Amerika.

1. Nordamerika.

A. Britisch-Nordamerika.

(Dominion of Canada, Neu-Fundland und Bermuda-Inseln.)

a. Dominion of Canada. Canada kommt mit seinem Flächeninhalte von 8 822 814 qkm etwa $^{5}/_{9}$ der Größe von ganz Europa gleich; bei einer Einwohnerzahl von 3 672 116 Seelen entfallen nur 0,4 Bewohner auf 1 qkm. Die Zahl der in Canada ansässigen Deutschen wurde im Jahre 1874 auf etwa 203 000 angegeben. Seitdem hat der Zufluß deutscher Einwanderer erheblich abgenommen; von den über Quebec Eingewanderten waren in den Jahren 1875 und 1876 nur 176 bz. 104 Deutsche.

Im Jahre 1877 hatte die Einfuhr Canadas einen Werth von 99 Millionen und die Ausfuhr von nicht ganz 96 Millionen Dollars. Inwieweit Deutschland an diesem Handel betheiligt ist, läßt sich mit Sicherheit nicht angeben, denn nur wenige Konsulatsberichte enthalten darüber nähere Mittheilungen. Beispielsweise nahm Deutschland hinsichtlich des Einfuhrhandels von Montreal, welcher im Jahre 1877 einen Werth von 28 Millionen Dollars darstellte, die vierte Stelle mit Artikeln im Werth von 263 346 Dollars ein; diese Artikel bestanden in Woll- und Baumwollwaaren, Galanterie-, Luxus-, Spiel-, Kurz- und Eisenwaaren, Lederwaaren, Cigarren, Farbwaaren, Spiegelglas, Hopfen ꝛc. Den Hauptausfuhrartikel bilden die Walderzeugnisse (Bauholz, Dielen); demnächst kommen landwirthschaftliche Erzeugnisse, Thiere und deren Produkte, Fischereiwaaren. An dem Schiffsverkehre Canadas betheiligte sich Deutschland in nur beschränktem Maße. Von den im Jahre 1877 zu Montreal eingegangenen Schiffen führten 3 die Deutsche Flagge; Quebec wurde in demselben Jahre von 23, Chatham von 10 und St. John in Neu-Braunschweig von 4 Deutschen Schiffen besucht.

Digitized by Google

Deutsche Konsulate bestehen in Neu-Schottland zu Halifax und Pugwash; in Neu-Braunschweig zu Chatham und St. John; in Canada zu Quebec, Montreal und Toronto; in Britisch-Columbien zu Victoria auf der Vancouvers-Insel.

Die Korrespondenz für Canada kann durch die weiter unten bezeichneten Dampfschiffsfahrten nach den Vereinigten Staaten Beförderung erhalten, wonächst die Sendungen von New York mit der Eisenbahn den Hauptorten Canadas und zwar auf dem Wege über Montreal und Quebec täglich je dreimal, über Hamilton, Toronto und Ottawa täglich je zweimal zugeführt werden. Vielfach wird es jedoch vorgezogen, die direkten englisch-canadischen Dampfer der Allan-Linie, welche größere Beschleunigung bietet, für den Briefverkehr nach Canada nutzbar zu machen. Diese Dampfer gehen jeden Donnerstag von Liverpool und den darauf folgenden Freitag von Londonderry in Irland ab und verkehren während der sogenannten offenen Saison, Mitte April bis Mitte Oktober, nach Quebec, in der übrigen Zeit nach Halifax in Neu-Schottland, löschen an letzterem Orte die canadische Post und setzen demnächst die Reise nach Portland in den Vereinigten Staaten (Maine), dem früheren Winterhafen für Canada, fort. Die Fahrzeit beträgt von Liverpool bis Quebec im Durchschnitt 8 Tage $20\frac{3}{4}$ Stunden und bis Halifax 9 Tage 23 Stunden. Die Post wird jedoch nicht mittels Schiffes bis Quebec durchgeführt, sondern an dem Eingangshafen des St. Lorenz, Rimouski, gelandet und von hier mit der Eisenbahn nach den Ortschaften Canadas versandt. Die Postverbindung ist danach folgende:

aus Berlin jeden Mittwoch 12^{30} Nachm. . . [1. Tag];
aus Londonderry jeden Freitag Nachm. . . . [3. Tag];

während des Sommers	in Quebec jeden Sonnabend	[11. Tag];	Halifax-Quebec mit der Eisenbahn in 23 bis 24 Stunden.
	in Halifax jeden Sonntag .	[12. Tag].	
während des Winters	in Halifax jeden Sonntag . .	[12. Tag];	
	in Quebec jeden Montag . .	[13. Tag].	

Halifax bildet erst seit der im Juli 1876 erfolgten Fertigstellung der Intercolonial-Eisenbahn von Rivière du Loup am St. Lorenz nach St. John bz. Halifax den Winterhafen und ist dazu hauptsächlich aus dem Grunde gewählt worden, um die Postbeziehungen Canadas von den Vereinigten Staaten mehr und mehr unabhängig zu machen.

Pugwash wird von Halifax aus in 12 bis 24 Stunden erreicht. Nach St. John, Chatham, Montreal und Toronto erfolgt die Postbeförderung sowohl von Rimouski als auch von Halifax durch die Eisenbahn. Beförderungsfrist: Quebec-Montreal 7 bis 9, Montreal-Toronto 14 bis 15, Halifax-St. John bz. Chatham etwa 12 Stunden.

Die Postverbindung mit Victoria auf der Vancouvers-Insel wird von den Vereinigten Staaten vermittelt. Die Sendungen gehen von New York nach San Francisco ($6\frac{1}{2}$ Tage) und von hier am 1., 10. und 20. jeden Monats mittels Dampfschiffes nach Victoria (Beförderungsdauer etwa 4 Tage).

b. Neu-Fundland. An dem Verkehr Neu-Fundlands nahmen im Jahre 1876 4 Deutsche Schiffe Theil. Die Einfuhr aus Hamburg bestand in Brod, Butter, Leder- und Webewaaren im Werth von 92 382 Dollars; die Ausfuhr nach Hamburg in Robbenthran (Werth 54 406 Dollars).

Die Postverbindung mit Neu-Fundland, woselbst zu St. Johns ein Deutscher Konsul seinen Sitz hat, wird durch Lokaldampfer, welche jeden zweiten Dienstag von Halifax abgehen, unterhalten. Im Winter, wo viel Eis an der Küste treibt,

Digitized by Google

verkehren eigens für den Eistransport gebaute Schiffe. Die Beförderung vom englischen Abgangshafen Londonderry bis St. Johns nimmt etwa 16 Tage in Anspruch.[1])

c. Die Bermuda-Inseln, deren Flächeninhalt zu nur 19 engl. Quadratmeilen bei einer Einwohnerzahl von 13 302 Seelen angegeben wird, kommen mit ihrem geringen Handel für Deutschland nicht in Betracht. Auf der Durchfahrt legten im Jahre 1877 dort 3 Deutsche Schiffe an. Ihre Postverbindung erhalten die Inseln — Deutsches Konsulat zu St. Georges Bermuda — monatlich einmal von Halifax durch Lokaldampfer:

aus Berlin jeden 4. Montag 12^{30} Nm. [1. Tag];
(21. Juli, 18. August)
über Queenstown;
in Halifax jeden 4. Freitag ..... [12. Tag];
in St. Georges Bermuda ungefähr den 17. Tag.

Eine weitere Postverbindung wird von New York nach den Bermuda-Inseln durch die Dampfer der Quebec and Gulf Ports Steamship Company in 14tägigen, neuerdings auch in wöchentlichen Fristen (aus New York jeden zweiten bz. jeden Donnerstag) hergestellt. Zur Ueberkunft bedürfen diese Schiffe eines Zeitraums von 70 Stunden.

B. Vereinigte Staaten von Amerika.

Die statistische Aufstellung über den gesammten auswärtigen Waarenverkehr der Vereinigten Staaten im Finanzjahre 1877/78 und in den neun Vorjahren ist äußerst bemerkenswerth und giebt zu mannigfachen Rückschlüssen Veranlassung. Zunächst erhellt daraus, daß der gesammte Verkehr einen riesigen Umfang erreicht hat; denn während der Werth der Ein- und Ausfuhr im Jahre 1868/69 kaum 703⅔ Millionen Dollars betrug, bezifferte sich derselbe im letzten Jahre auf 1131⁹/₁₀ Millionen Dollars. Im Jahre 1868/69 machte die Ausfuhr noch nicht ²/₅₇ 1877/78 dagegen mehr als die Hälfte des Gesammtverkehrs aus. Den Hauptantheil an der Ausfuhr nahmen im Jahre 1877/78 Brodstoffe mit 181¾ Millionen Dollars (1867/68 nicht ganz 69 Millionen Dollars), Lebensmittel mit 123½ Millionen Dollars (1867/68 nur 30½ Millionen Dollars), Petroleum und sonstige Mineralöle mit mehr als 46½ Millionen Dollars (1867/68 21⁴/₅ Millionen Dollars), Baumwolle und Baumwollwaaren mit 11½ Millionen Dollars (1867/68 4⁹/₁₀ Millionen Dollars), Eisen und Eisenwaaren mit 10⅔ Millionen Dollars (1867/68 6 Millionen Dollars), lebende Thiere mit 5¹/₅ Millionen Dollars (1867/68 nur 733 395 Dollars).

Haben hiernach die Vereinigten Staaten die übrigen Länder mit ihren Waaren mehr und mehr überschwemmt, so zeigt dagegen die Einfuhr nach den Vereinigten Staaten in einzelnen Artikeln eine sehr erhebliche Abnahme. Der Werth der Einfuhr an Eisen und Eisenwaaren ging von 44⅔ Millionen Dollars im Jahre 1872/73 auf 3⁴/₅ Millionen Dollars im Jahre 1877/78 herab, an Woll-, Baumwoll- und Seidengeweben von über 149½ Millionen Dollars im Jahre 1871/72 auf nicht

[1]) Für die Sommerzeit ist nach einer kürzlich eingegangenen Benachrichtigung die frühere direkte Dampferverbindung von Queenstown jeden 2. Mittwoch (9., 23. Juli) nach St. Johns — letzter Anschluß aus Berlin jeden 2. Montag 12^{30} Mittags (7., 21. Juli) — wieder eingerichtet worden. Zur Ueberkunft von Berlin bis St. Johns bedürfen die Sendungen eines Zeitraums von etwa 14 Tagen.

Digitized by Google

ganz 77 Millionen Dollars, an Stahl und Stahlwaaren von 20¼ Millionen Dollars auf 5½ Millionen Dollars und an roher Wolle von 26¼ Millionen Dollars auf 8⅓ Millionen Dollars. — Im Jahre 1871/72 übertraf der Einfuhrwerth den Werth der Ausfuhr um 182½ Millionen Dollars; jetzt überragt letzterer den Einfuhrwerth um 257⅘ Millionen Dollars.

Was im Besonderen den Handelsverkehr mit Deutschland betrifft, so betrug der Einfuhrwerth aus dem Deutschen Reiche in den Jahren 1876 bz. 1877 35½ bz. 33 Millionen Dollars und die Ausfuhr nach dem Deutschen Reiche 52½ bz. 62⅕ Millionen Dollars. Für mehr als 1 Million Dollars wurden nach Deutschland während eines Jahres ausgeführt: Mais, Weizen, Baumwolle (9 Millionen Dollars), Pelzwerk, Leder, Leuchtöle (17½ Millionen Dollars), Speck und Schinken (2¼ Millionen Dollars), Schweineschmalz (6 Millionen Dollars), Blättertabak (7 Millionen Dollars). Roggen wurde im Werthe von 870 542 Dollars nach Deutschland verschifft.

Von Deutschland kamen im Jahre 1877 628 Schiffe (148 unter Dampf); es gingen dorthin 802 Schiffe (157 unter Dampf); von diesen Schiffen fuhren 40 bz. 45 unter amerikanischer Flagge. Die gesammte Schiffsbewegung der Vereinigten Staaten weist im Jahre 1877 den Eingang von 101 302 und den Ausgang von 101 340 Schiffen nach; davon waren 70 Prozent an der Küstenfahrt, 12½ Prozent an der Fahrt auf Binnenseen und 17½ Prozent an der Seefahrt betheiligt.

Deutsche Konsulate bestehen zu New York, Philadelphia (Pennsylvanien), Baltimore (Maryland), Washington, Boston (Massachusetts), Chicago, Cincinnati, Richmond (Virginia), Wilmington (Nord-Carolina), Charleston (Süd-Carolina), Savannah (Georgia), Mobile (Alabama), New Orleans, Galveston, Indianola, St. Louis und San Francisco.

Die Korrespondenz nach diesen Konsulaten wird auf New York geleitet und zwar:

a) mittels der Schiffe des Norddeutschen Lloyd:
aus Berlin jeden Sonnabend 10 Abds. jeden Sonntag 10 Abds.
[1. Tag]; [1. Tag];
aus Bremerhaven jeden Sonntag Mitt. —
[2. Tag];
aus Southampton..... jeden Dienstag 2 Nm.
[4. Tag]; [3. Tag];
in New York jeden Freitag
[14. Tag]; ..... [13. Tag].

b) mittels der Schiffe der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft:
aus Berlin jeden Dienstag 11 Abds. jeden Donnerstag 12^{30} Mittags
[1. Tag]; [1. Tag];
aus Hamburg jeden Mittwoch früh —
[2. Tag];
aus Havre ..... jeden Sonnabend
[5. Tag]; [3. Tag];
in New York jeden Mittwoch
[16. Tag]; ..... [14. Tag].

c) mittels der Schiffe der Inman bz. White Star oder der Cunard Linie:
aus Berlin jeden Montag, Mittwoch, Freitag 12^{30} Mitt. .. [1. Tag];
aus Queenstown jeden Mittwoch, Freitag, Sonntag Nachm. . [3. Tag];
in New York jeden Sonnabend, Montag, Mittwoch ..... [13. Tag].

Digitized by Google

Hiernach besteht von Berlin nach New York eine wöchentlich fünfmalige Postverbindung. Außer diesen, dem Postverkehre dienenden Verbindungen wird noch eine große Zahl regelmäßiger Fahrten zwischen europäischen und nordamerikanischen Häfen zur Beförderung von Reisenden und Waaren unterhalten.

Von New York erhalten die Postsendungen auf dem ausgedehnten Eisenbahnnetze regelmäßige und schleunige Weiterbeförderung. Philadelphia wird in 3¼, Baltimore in 6, Washington und Boston in 8, Chicago in 34, Cincinnati in 26 bis 32, St. Louis in 35 bis 40, Richmond in 15, Wilmington in 28, Charleston in 40, Savannah in 48 bis 60 Stunden, Mobile und New Orleans in 3¼ Tagen, Galveston in 4¼, Indianola in 5 Tagen und das fernste Deutsche Konsulat zu San Francisco mittels Expreßzuges in 6½ Tagen erreicht.

C. Mexiko.

Ein allgemeiner Bericht über die Erzeugnisse, den Handel und die Industrie Mexikos ist seit dem Jahre 1875 nicht erschienen; ein neuerer Bericht würde auch wohl kaum ein erfreulicheres Bild liefern, als der zuletzt veröffentlichte. Durch langjährige Revolution ist die Bevölkerung verarmt. Der Ackerbau entbehrt der zu seiner größeren Entwickelung nöthigen Eisenbahnen und Fahrwege, welche die Versendung der Erzeugnisse nach anderen Theilen der Republik und zur Ausfuhr gestatten würden. Die Entwerthung des Silbers, des fast einzigen Austauschmittels für die eingeführten Waaren, hat die in Mexiko herrschende wirthschaftliche Bedrängniß gesteigert.

Der größte Theil des fremden Handels in Mexiko liegt in den Händen deutscher Kaufleute. Deutsche Fabrikanten betheiligen sich bei der Waareneinfuhr mit jedem Jahre mehr, sowohl in Manufaktur- als auch in Kurzwaaren. Unter den Baumwollwaaren ist deutsches Fabrikat sehr bemerkbar; an Seiden- und Lederwaaren liefern deutsche Fabriken ihren regelmäßigen Beitrag. Stahl-, Bronze-, Galanterie- und Eisenwaaren werden in jährlich steigender Menge von Iserlohn, Remscheid und Berlin bezogen. Mit um so größerer Genugthuung darf es uns erfüllen, daß die Reichs-Postverwaltung kürzlich eine direkte Dampferverbindung zwischen Hamburg und Mexiko ins Leben gerufen hat.

Deutsche Konsulate sind errichtet an der Ostküste zu Tampico, Vera Cruz und Laguna de Terminos; an der Westküste zu Guaymas, Mazatlan, Colima und Acapulco; im Innern des Landes zu Puebla, Mexiko, San Luis Potosi, Monterey, Guanajuato, Guadalajara, Tepic, Zacatecas, Durango und Chihuahua.

Was die einzelnen Konsulate betrifft, so hat Tampico in Folge der politischen Wirren in den letzten Jahren ungünstige Handelsverhältnisse gehabt. Direkte Bezüge aus Deutschland sind im Jahre 1876 nicht gemacht worden; nach Deutschland (Hamburg) wurden Waaren im Werthe von 27 162 Pesos verschifft; zwei Deutsche Segelschiffe besuchten 1876 den Hafen. In Laguna de Terminos hat Deutschland den bedeutendsten Antheil an der Ausfuhr, ganz besonders in Blauholz; im Jahre 1877 wurden diesem Hafen von Deutschland Bier und Kartoffeln zugeführt; nach Hamburg gingen, außer Blauholz, Gelb-, Mahagoni- und Cedernholz, Häute, Rehfelle und Kokosnüsse. Deutschland hatte mit 31 Schiffen auch den größten Schiffsverkehr hier aufzuweisen. Die im Jahre 1876 in Vera Cruz mit Waaren von Hamburg eingegangenen 7 Segelschiffe fuhren sämmtlich

Digitized by Google

in Ballast nach Laguna. An der pacifischen Küste legten im Jahre 1877 zu Guaymas 4, zu Mazatlan 15, zu Colima 5 und zu Acapulco 3 Deutsche Schiffe an.

Die Postverbindung von Europa nach Mexiko wird in nachstehender Weise vermittelt:

a) durch die Dampfer der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft:

aus Berlin am 6. jeden Monats 4 Nachm.[1]	[1. Tag];
aus Hamburg am 7. jeden Monats 8 Vorm.	[2. Tag];
in St. Thomas am 26./27. jeden Monats	[21.—22. Tag];
aus St. Thomas am 28. jeden Monats	[23. Tag];
in Vera Cruz am 6. jeden Monats	[31. Tag];
in Tampico am 8. jeden Monats	[33. Tag].

b) durch die Dampfer der Royal Mail Steam Packet Company:

aus Berlin am 30./31. jeden Monats 10 Abds.	[1. Tag];
aus Southampton am 2. jeden Monats 2^{30} Nachm.	[3. Tag];
in Vera Cruz am 28. jeden Monats	[29. Tag].

c) durch die Dampfer der Compagnie générale transatlantique:

aus Berlin am 19. jeden Monats 10 Abds.	[1. Tag];
aus St. Nazaire am 21. jeden Monats Mittags	[3. Tag];
in Vera Cruz am 14./15. jeden Monats	[27. Tag].

d) durch die Dampfer der West India and Pacific Steam Navigation Company:

aus Berlin am 8. jeden Monats 12^{30} Mitt.	[1. Tag];
aus Liverpool am 10. jeden Monats	[3. Tag];
in Vera Cruz den	[32. Tag];
in Tampico am	34. Tage.

e) über New York und New Orleans; von hier alle 3 Wochen mittels Dampfers nach Vera Cruz:

aus Berlin jeden 3. Montag 12^{30} Mittags		[1. Tag];
in New York jeden 3. Sonnabend		[13. Tag];
aus New York jeden 3. Sonnabend	Eisenbahn	[13. Tag];
in New Orleans jeden 3. Dienstag	Eisenbahn	[16. Tag];
aus New Orleans jeden 3. Mittwoch 7 früh		[17. Tag];
in Vera Cruz jeden 3. Mittwoch		[24. Tag].

f) α. über New York und San Francisco; von hier durch die Schiffe der Pacific Mail (San Francisco-Panama):

aus Berlin		[1. Tag];
in San Francisco		[20. Tag];
aus San Francisco am 5. und	20. jeden Monats	[21. Tag];
in Mazatlan am —	10. jeden Monats	[26. Tag];
in San Blas am —	11. jeden Monats	[27. Tag];
in Manzanillo am —	12. jeden Monats	[28. Tag];
in Acapulco am 14. und	27. j. M.	[30. bz. 28. Tag].

[1]) Die Schiffe legen in Havre an und gehen von dort am 10 jeden Monats weiter. Bei der direkten Beförderung mittels der Eisenbahn bis Havre braucht die Korrespondenz erst am 8. jeden Monats 12^{30} Mittags von Berlin abgesandt zu werden.

Digitized by Google

β. über Colon und Panama; von hier mittels der unter α bezeichneten Schiffe (Panama-San Francisco):

aus Berlin am	4. und 15.	jeden Monats ...	[1. Tag];
aus Southampton am —	17.	jeden Monats ...	[3. Tag];
aus St. Nazaire am .	6.	— jeden Monats	[3. Tag];
in Colon am	27. und 9.	j. M....	[24. bz. 25. Tag];
aus Panama am ...	28. und 10.	j. M....	[25. bz. 26. Tag];
in Acapulco am	5./6. und	17. jeden Monats ...	[33. Tag];
in Manzanillo am ..	—	19. jeden Monats ...	[35. Tag];
in San Blas am ...	—	20. jeden Monats ...	[36. Tag];
in Mazatlan am....	—	21. jeden Monats ...	[37. Tag];
in San Francisco am	14. und 27.	jeden Monats	[42.—43. Tag].

Bis vor Kurzem bildete Vera Cruz einzig und allein den Leitpunkt für die gesammte Korrespondenz aus Europa nach Mexiko. Selbst die Vereinigten Staaten von Amerika hatten die ihnen zur Weitersendung übermittelte europäische Korrespondenz, ohne Rücksicht auf die für einzelne Orte sich darbietende vortheilhaftere Beförderungsgelegenheit, nach Vera Cruz zu leiten. Dieses Verhältniß verursachte den an der West- und Nordgrenze wohnenden Korrespondenten gerechten Grund zu lebhaften Klagen; denn bei den in Mexiko bestehenden unsicheren Zuständen kommt es vorzugsweise darauf an, für die Postbeförderung längere Landwege thunlichst zu vermeiden. Durch die in Mexiko chronisch gewordenen Revolutionen und räuberischen Anfälle sind die Posten auf dem Landwege äußerst gefährdet, und nur zu oft wird die Korrespondenz bei solchen Anfällen vernichtet. Beispielsweise heißt es in dem Konsulatsberichte aus Guadalajara: »Wird die Korrespondenz von Räubern weggenommen, was schon in den Straßen der Stadt vorgekommen ist und in der Nähe der größeren Ortschaften am meisten zu befürchten steht, so begnügt sich das Postamt damit, den Vorfall dem Publikum anzuzeigen. Das einmal ausgegebene Porto wird nicht ersetzt. Zur Zeit der Wahlen sind die Anfälle auf die Posten am häufigsten; auch ist es vorgekommen, daß den Räubern nur an dem neuen Felleisen gelegen war.« Im Weiteren sind die Straßen während der Regenzeit ganz unwegsam, und es bedarf zu solcher Zeit z. B. ein Brief von Mexiko nach Guadalajara, statt der planmäßigen 6 Tage, einer Beförderungsfrist von 15 bis 20 Tagen.

Diese Verhältnisse hatten die im Westen und Norden der Republik ansässigen Korrespondenten schon längst auf Mittel sinnen lassen, um für ihren Briefverkehr einen größere Sicherheit und Pünktlichkeit bietenden Beförderungsweg nutzbar zu machen, und es wurden daher die Briefe für die westlichen Orte vielfach über New York und San Francisco oder über Colon und Panama, und für die nördlichen Orte über die benachbarte Grenzstadt in den Vereinigten Staaten versandt. Eine solche Leitung war aber bisher nur angänglich, wenn die Briefe zunächst an eine Zwischenperson in den Vereinigten Staaten adressirt und von dieser mit der veränderten Adresse und der Angabe des Leitweges versehen wurden. Da Mexiko seit dem 1. April ein Glied des Weltpostvereins bildet, so werden solche Verkehrserschwernisse jetzt ihre Beseitigung gefunden haben; denn nunmehr ist von demjenigen Beförderungswege Gebrauch zu machen, welcher die größte Beschleunigung bietet, oder dessen Benutzung der Absender verlangt. Wir können daher auf sämmtliche Beförderungswege Rücksicht nehmen.

Digitized by Google

Vera Cruz hat nach der obigen Zusammenstellung im Durchschnitt eine monatlich fünfmalige Postverbindung und wird von Berlin zwischen dem 24. und 32. Tage erreicht. Dabei sei erwähnt, daß die soeben eingerichtete direkte Verbindung der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft im Verein mit den englischen und französischen Linien besonders zuverlässig ist. Die Verbindung über New Orleans, welche bei geregeltem Anschlusse den übrigen den Rang streitig machen könnte, und in der That, wenn zufällig ein Anschluß vorhanden war, schon die größte Beschleunigung geboten hat, entbehrt hinsichtlich der Abgangszeiten aus New Orleans noch der festen Regelung und wird zu häufig geändert.

Nach Puebla und der Landeshauptstadt Mexiko erfolgt die Postbeförderung von Vera Cruz auf der Eisenbahn täglich einmal mittels eines um 7 Uhr Abends abgehenden Zuges, welcher an beiden Orten nach 19 Stunden ankommt. Tampico und Laguna de Terminos werden mittels Dampfers von Vera Cruz in etwa Tagesfrist erreicht; nähere Angaben über den Gang der Fahrten sind uns nicht zugänglich gewesen.

Die Hauptstadt Mexiko entsendet in der Regel dreimal wöchentlich Landposten nach allen Richtungen des Landes; auf den Fahrstraßen werden Postwagen (diligencias generales), im Gebirge reitende Boten verwendet. Die Beförderungsdauer auf diesen Landposten beträgt von Mexiko bis San Luis Potosí 4 und bis Monterey 8 bis 10 Tage; ferner von Mexiko bis Guanajuato 3, bis Guadalajara 6, bis Colima 12 bis 16 Tage. Tepic und Zacatecas werden von Mexiko in 9, Durango in 11, Mazatlan in 17, Guaymas und Chihuahua in 20 und mehr Tagen erreicht. Die Post von Mexiko nach Acapulco erfordert 6 bis 7 Tage Beförderungsfrist.

Vortheilhafter ist es, die Korrespondenz für die an der Westküste belegenen Konsulate Guaymas, Mazatlan, Colima und Acapulco, ferner für die der Westküste näher belegenen Konsulate Durango und Tepic mittels der unter f bezeichneten Verbindung über San Francisco oder über Panama zu leiten. Mazatlan wird monatlich je einmal über San Francisco am 26. und über Panama am 36. bz. 37., Acapulco monatlich je zweimal am 30. bz. 28. und am 32. bz. 33. Tage von Berlin aus erreicht. Durango und Guaymas erhalten die Postsendungen von Mazatlan auf dem Landwege in 6 bz. etwa 7 bis 8 Tagen; Colima empfängt die Korrespondenz von seinem Hafenorte Manzanillo in 3 bis 4 Tägen, Tepic von seinem Hafenorte San Blas in Tagesfrist; mithin kommen Briefe aus Berlin auf diesem Beförderungswege bei engstem Anschlusse in 31 bis 38 bz. 27 bis 36 Tagen an den beiden Orten an.

Zur schleunigen und pünktlichen Ueberführung der Korrespondenz nach dem der Grenze der Vereinigten Staaten nahe belegenen Chihuahua wird am zweckmäßigsten der Beförderungsweg über New York nutzbar gemacht. Von New York werden die Sendungen täglich und zwar im Sommer über Santa Fé (Neu-Mexiko), im Winter über San Antonio (Texas) gewöhnlich in einem Zeitraume von 16 Tagen nach El Paso in Texas befördert. In dem letztgedachten Orte besaßen die in Chihuahua ansässigen Geschäftsleute bisher Privatagenten, welche die Briefe mit der wöchentlich einmaligen mexikanischen Post nach Chihuahua leiteten. Auf diesem Wege nimmt die Beförderung eines Briefes von Berlin etwa 31, auf dem Wege über Vera Cruz dagegen im Durchschnitt 51 Tage in Anspruch.

Digitized by Google

2. Mittelamerika.

A. Westindien.

Der westindische Archipel umfaßt drei Hauptgruppen: die Bahama-Inseln, die großen Antillen und die kleinen Antillen. Die Postverbindung nach diesen Inselgruppen wird, wie folgt, hergestellt:

a) durch die Dampfer der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft:

aus Berlin ..... am 6. u. 20. j. M. 4 Nm.[1]) [1. Tag];
aus Hamburg ..... am 7. u. 21. j. M. 8 Vm. [2. Tag];
in St. Thomas ..... am $\frac{26.}{27.}$ u. $\frac{10.}{11.}$ j. M. [21. bz. 22. Tag];
aus St. Thomas » ..... am 28. u. 12. j. M. ..... [23. Tag];
in Curaçao. ..... am 1. u. 19. j. M. [26. bz. 30. Tag];
Puerto Rico { in Ponce ..... am — 14. j. M. ..... [25. Tag];
Puerto Rico { in Mayaguez (nur auf der Rückfahrt);
Haiti { in Puerto Plata (nur auf der Rückfahrt);
Haiti { in Cap Haiti ..... am $\frac{31.}{1.}$ u. 14. j. M. [26. bz. 25. Tag];
Haiti { in Gonaïves ..... am — 15. j. M. ..... [26. Tag];
Haiti { in Port au Prince am — 17. j. M. ..... [28. Tag];
in Colon ..... am 6. u. 22. j. M. [31. bz. 32. Tag].

b) durch die Dampfer der Royal Mail Steam Packet Company:

aus Berlin ..... am $\frac{30.}{31.}$ u. 15. j. Monats 10 Abds. [1. Tag];
aus Southampton ..... am 2. u. 17. j. Monats 2^{30} Nm.. [3. Tag];
in Barbados ..... am — 1. j. Monats ..... [17. Tag];
in Martinique ..... am — 2. j. Monats ..... [18. Tag];
in St. Thomas ..... am 16. u. 3. j. Monats. [17. bz. 19. Tag];
aus St. Thomas ..... am 17. u. 3. j. Monats. [18. bz. 19. Tag];
Haiti { in Jacmel ..... am — 5. j. Monats ..... [21. Tag];
Haiti { in Port au Prince am — 20. j. Monats ..... [21. Tag];
in Kingston (Jamaica) . am 21. u. 6. j. Monats ..... [22. Tag];
in Greytown ..... am — 12. j. Monats ..... [28. Tag].

Durch Anschlußfahrten von St. Thomas:

in Trinidad am $\frac{21.}{22.}$ u. $\frac{3.}{4.}$ j. Monats ... [22. bis 23. bz. 19. bis 20. Tag];
in Havana am 21. — j. Monats ..... [22. Tag];
Puerto Rico { in San Juan / in Arroyo } am 17. und 4. j. M. .. [18. bz. 20. Tag];
Puerto Rico { in Ponce am 18. und 5. jeden Monats. [19. bz. 21. Tag];
Puerto Rico { über Mayaguez und Aguadilla;
San Domingo { in St. Domingo am 19. und 9. j. M. [20. bz. 25. Tag];
San Domingo { in Puerto Plata am 22. und 7. jeden Monats [23. Tag].

[1]) Die Schiffe legen in Havre an und gehen von dort am 10. und 24. jeden Monats weiter. Bei der direkten Beförderung mittels der Eisenbahn bis Havre braucht die Korrespondenz erst am 8. und 22. jeden Monats 12^{30} Mittags von Berlin abgesandt zu werden.

Digitized by Google

c) durch die Dampfer der Compagnie générale transatlantique:

α. aus Berlin am 4. jeden Monats 10 Abds. ..... [1. Tag];
aus St. Nazaire am 6. jeden Monats Mittags ..... [3. Tag];
in Fort de France am 20. jeden Monats ..... [17. Tag];
in St. Lucia am 21. jeden Monats ..... [18. Tag];
in Trinidad am 23. jeden Monats ..... [20. Tag].

β. aus Berlin am 19. jeden Monats 10 Abds. ..... [1. Tag];
aus St. Nazaire am 21. jeden Monats Mittags ..... [3. Tag];
in St. Thomas am 6. jeden Monats ..... [18. Tag].

Durch Anschlußfahrten von St Thomas:

Puerto Rico: in San Juan am 6. jeden Monats ..... [18. Tag];
in Mayaguez am 7. jeden Monats ..... [19. Tag];
Haiti: in Jacmel am 9. jeden Monats ..... [21. Tag];
in Port au Prince am 11. jeden Monats .. [23. Tag];
in San Jago de Cuba am 12. jeden Monats ..... [24. Tag];
in Kingston (Jamaica) am 13. jeden Monats ..... [25. Tag];
in Trinidad am 11. jeden Monats ..... [23. Tag];
in Cap Haiti am 8. jeden Monats ..... [20. Tag];
in Havana am 11. jeden Monats ..... [23. Tag].

d) Für die Postbeförderung nach Cuba und Puerto Rico bieten die von spanischen Häfen unterhaltenen Dampfschiffsfahrten der Gesellschaft Lopez und Co. Vortheil, nämlich:

α. aus Berlin am 5. und 25. jeden Monats 10 Abds. ..... [1. Tag];
aus Cadix am 10. und 30. jeden Monats 1 Nachm. .. [6. Tag];
in Puerto Rico am 23. und 13. jeden Monats ..... [19. Tag];
in Havana am 28. und 18. jeden Monats ..... [24. Tag].

β. aus Berlin am 16. jeden Monats 10 Abds. ..... [1. Tag];
aus Santander am 20. jeden Monats 1 Nachm. ..... [5. Tag];
in Puerto Rico am 3. jeden Monats ..... [18. Tag];
in Havana am 4. jeden Monats ..... [19. Tag].

Soweit die einzelnen Deutschen Konsulatsorte noch durch anderweite regelmäßige Dampferlinien berührt werden, wird derselben im Folgenden Erwähnung geschehen.

a. Die Bahama-Inseln. Diese Großbritannien gehörige Gruppe umfaßt beinahe 600 Inseln und Eilande, von welchen jedoch nur 20 bewohnt sind. Der größte Theil von ihnen besteht aus Korallenfelsen. Auf der Insel New Providence liegt die Hauptstadt Nassau, in welcher ein Deutscher Konsul seinen Sitz hat. Ein zweites Deutsches Konsulat ist zu Inagua errichtet. Deutsche Handels- und Schifffahrtsinteressen kommen bei diesen Inseln nur wenig in Betracht. Einfuhrartikel bilden Baumwoll- und Wollwaaren, Eisenwaaren, Oel, Kaffee und Bier; Ausfuhrartikel: Salz, Schwämme, Blauholz, Baumwolle und Guano. Nach Bremen gingen im Jahre 1873 Waaren im Werthe von 18 193 Pfd. Sterl.

Die Postverbindung der Bahama-Inseln wird nicht durch die vorstehend bezeichneten Dampfschiffsfahrten, sondern über New York und Jacksonville in Florida vermittelt, von wo an jedem Sonnabend ein Dampfer nach Nassau abgeht, welcher die Fahrt in etwa 2 Tagen zurücklegt. Die Beförderung von Berlin bis Nassau

Digitized by Google

auf New Providence nimmt etwa 18 bis 21 Tage in Anspruch. Inagua erhält die Postsendungen durch interkoloniale Schiffe von Nassau.

b. Die Großen Antillen.

α. Insel Cuba. In dieser spanischen Kolonie sind zu Havana, Cardenas, Cienfuegos, Matanzas, St. Jago de Cuba und Trinidad de Cuba Deutsche Konsulate errichtet.

Der Reichthum der »Perle der Antillen« besteht in ihren landwirthschaftlichen Erzeugnissen; es ist daher natürlich, daß der mehr und mehr zunehmende Mangel an Arbeitskräften, hervorgerufen durch die Aufhebung der Sklaverei sowie durch das von der chinesischen Regierung erlassene Verbot der Einwanderung chinesischer Arbeiter, die Aufmerksamkeit weiterer Kreise beschäftigt. In Bezug auf die Gewinnung von Rohzucker nimmt Cuba noch immer die erste Stelle ein; von dem Ertrage der ganzen Welt an Rohzucker: im Jahre 1875/76 1 879 487 Tonnen, fallen auf Cuba allein 569 554 Tonnen. Wichtige Ausfuhrartikel bilden ferner Tabak, Cigarren, Bienenhonig, Wachs, Rum, sowie Cedern- und Mahagoniholz. In den Ausfuhrlisten Havanas für das Jahr 1877 steht der direkte Bezug Deutschlands mit 370 Centnern Tabak und 701 000 Cigarren, in denen von St. Jago de Cuba mit 1800 Ballen Tabak (Werth 145 000 ℳ), 528 Puncheons Rum (76 000 ℳ), sowie einem Theile Palmstroh und Honig verzeichnet. Bei der Einfuhr nach Cuba ist Deutschland nur wenig betheiligt; vorzugsweise werden aus Deutschland Gold- und Juwelensachen (Hanau, Pforzheim), Spiel-, Kurz-, Galanterie-, Eisen- und Stahlwaaren eingeführt. Nach deutschen Manufaktur- und Schnittwaaren ist sehr geringe Nachfrage.

Im Jahre 1877 verkehrten an Deutschen Schiffen in Havana 12 Dampfer und 3 Segler (neben 717 nordamerikanischen, 693 spanischen und 148 britischen Schiffen), in St. Jago 2 Schiffe, in Matanzas 1 und in Cardenas (1876) 1.

Nach der obigen Uebersicht wird Havana monatlich 5 mal durch die unter b, c β, sowie d α und β aufgeführten Schiffe berührt und von Berlin zwischen dem 19. und 24. Tage erreicht; St. Jago de Cuba erhält die Postsendungen von Berlin durch die Verbindung c β am 24. Tage. Vortheilhafter gestaltet sich die Versendung über New York, indem von hier monatlich im Durchschnitt 10 Verbindungen nach Havana unterhalten werden:

aus Berlin 1. Tag;
in New York 13. Tag;
aus New York 13. bis 14. Tag;
in Havana 18. bis 19. Tag.

Mit Rücksicht auf die große Zahl der von New York bestehenden Verbindungen bietet dieser Weg selbst bei dem Verfehlen eines Anschlusses noch immer Vortheile. Dagegen muß die Linie Bremen-Havana wegen des unregelmäßigen Ganges der Schiffe hier außer Betracht bleiben.

Die Postverbindung nach den einzelnen Konsulatsorten auf Cuba wird von Havana durch die Eisenbahn bz. durch Kolonialschiffe in kurzen Fristen vermittelt.

β. Jamaica. Von dem auf dieser britischen Besitzung bestehenden Deutschen Konsulate Kingston, einer Stadt mit etwa 32 000 Einwohnern, liegen uns neuere Handelsberichte nicht vor. Gleichwohl läßt sich annehmen, daß Deutschland an der Einfuhr, welche namentlich in Bier, Lichten, Getreide, Baumwoll- und Wollwaaren, Oelen, Wein, Papier und Seife besteht, nicht ganz unbetheiligt ist. Die Ausfuhr

Digitized by Google

setzt sich aus Zucker, Rum, Kaffee, Arrowroot, Pigment, Blauholz, Kokosnüssen und Früchten zusammen. An Deutschen Schiffen verkehrten hier im Jahre 1876 20.

Die Postverbindung für Kingston wird durch die Fahrten b und cβ monatlich dreimal hergestellt, und zwar wird die Stadt von Berlin zwischen dem 22. und 25. Tage erreicht; außerdem legen die am 10. jeden Monats von Liverpool abgehenden Dampfer der West India and Pacific Steamship Company in Kingston an; mittels dieser Versendungsgelegenheit trifft ein Brief aus Berlin am 24. Tage dort ein.

γ. Haïti und San Domingo. Die Insel Santo Domingo oder Haiti ist in zwei selbstständige Republiken getheilt, von welchen die östliche die dominikanische und die westliche die haitianische bildet.

aa. Die Einwohnerzahl der Republik Haiti, in welcher zu Port au Prince, Aux Caies, Cap Haiti, Port de Paix, Gonaïves und Jacmel Deutsche Konsulate errichtet sind, wird auf 500 000 geschätzt, meist Neger von afrikanischer Abstammung. Europäer und Amerikaner weißer Race mag es dort 5 bis 600 geben. Am zahlreichsten ist die Deutsche Nationalität vertreten; nach ihr kommen Amerikaner und Franzosen; Engländer leben hier sehr wenige. Die Fremden wohnen meist in den dem ausländischen Handel geöffneten Plätzen, dürfen aber weder Grundbesitz erwerben, noch die haitianische Nationalität erlangen bz. öffentliche Aemter bekleiden.

Es giebt kaum ein günstigeres Produktionsgebiet, als das von Haiti; doch findet die geringe Bevölkerung wenig Antrieb, den Reichthum des Bodens auszubeuten. Von dem mehr als 8 Millionen Piaster (1 = 4,33 ℳ) betragenden Ausfuhrwerthe kommen über 7 Millionen auf Kaffee, etwa 800 000 auf Blauholz und der Rest, von verschwindender Bedeutung, auf Baumwolle, Kakao, Mahagoniholz, Wachs, Orangeschalen, Schildpatt und Honig. Die Kaffee-Ausfuhr fällt meist den Dampfern zu; die Deutsche Flagge ist dabei erheblich betheiligt, denn im Jahre 1877 entfiel in Port au Prince auf die Hamburger Dampferlinie etwa ein Drittel, in Cap Haiti über die Hälfte und in Gonaïves zwei Drittel der Kaffee-Ausfuhr. Das Blauholz wird meist durch französische Segelschiffe ausgeführt, die aus Französisch-Westindien in Ballast nach Haiti kommen. Den Haupttheil der aus Deutschland, speziell aus Hamburg, kommenden Einfuhr bilden Getränke (Bier und Liqueure); ferner kommen von hier kleine Mengen Spielwaaren, Pforzheimer Goldwaaren, wohlfeile Cigarren und geringere Webewaaren.

Der Deutsche Schiffsverkehr machte im Jahre 1877 der Schiffszahl nach über ein Sechstel, dem Tonnengehalte nach über ein Viertel des Gesammtverkehrs von Haiti mit dem Auslande aus. An Dampfschiffen liefen 1877 100 Deutsche, 222 britische, 50 französische und 12 amerikanische, an Segelschiffen 31 Deutsche, 63 britische, 91 französische, 161 amerikanische u. s. w. ein. Die Deutschen Dampfer gehörten sämmtlich der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Gesellschaft. In Port de Paix, Aux Caies und Gonaïves nahm die Deutsche Flagge die erste Stelle im Schiffsverkehr ein.

bb) In der dominikanischen Republik — Deutsche Konsulate zu Puerto Plata und Santo Domingo — ist die Geschäftslage wegen der unaufhörlichen allgemeinen Parteikämpfe besonders ungünstig, und viele Personen haben das Land verlassen; die Bevölkerung wird nur noch auf 160 000 Bewohner geschätzt. Die Erzeugnisse sind dieselben, wie in Haiti; doch wird Kaffee und Blauholz in geringen Mengen, Mahagoniholz, Kakao, Wachs, Honig, Tabak, Rohzucker in größerem Umfange ausgeführt. Die Einfuhr für den Hafen Puerto Plata in Provisionen

Digitized by Google

und Manufakten kommt vorwiegend aus Deutschland, in Santo Domingo dagegen aus England. Genaueres läßt sich über die Waarenbewegung nicht angeben. — Der Schiffsverkehr ist im Vergleich zu Haiti ziemlich gering. In Puerto Plata gingen im Jahre 1877 39 Deutsche Schiffe (36 Segler und 3 Dampfer), in Santo Domingo 6 Deutsche Segelschiffe ein.

Was die Postverbindungen betrifft, so geht aus der obigen Zusammenstellung hervor, daß sämmtliche Konsulate in Haiti und San Domingo, mit Ausnahme von Port de Paix und Aux Caies, von den regelmäßigen Dampferlinien monatlich 1 bis 3 mal berührt und zwischen dem 20. und 28. Tage erreicht werden. Von der Kaufmannschaft in Port de Paix sind Unterhandlungen mit der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft wegen regelmäßiger Dampferverbindung eingeleitet worden. Das Innere des Landes und die Küstenstädte stehen mit Port au Prince in wöchentlicher Postverbindung, welche unter Benutzung von Maulthieren und Pferden hergestellt wird. Die Verbindung nach dem Innern ist durch den Mangel an guten Wegen und Brücken sehr erschwert.

δ. Puerto Rico (spanisch). Die Ausfuhr der Insel, auf welcher zu San Juan, Aguadilla, Arroyo, Mayaguez und Ponce Deutsche Konsulate bestehen, setzt sich aus Zucker, Kaffee, Tabak, Melasse, Häuten, Rum und einer geringfügigen Menge Baumwolle und Apfelsinen zusammen; der Ausfuhrwerth betrug im Jahre 1877 40¼ Millionen Mark. Deutschland führte Kaffee, Tabak, Häute und Baumwolle direkt aus. Der Einfuhrwerth aus Deutschland für das Jahr 1877 läßt sich auf etwa 1½ Millionen Mark veranschlagen: Reis, Getränke, Butter, Käse, Lichte, Spiel- und Manufakturwaaren. An Deutschen Schiffen verkehrten in San Juan 5, in Mayaguez 8, in Ponce 30 (24 Dampfer und 6 Segler), in Aguadilla 4, in Arroyo 1. In Aguadilla hat die Deutsche Schifffahrt gegen früher erheblich abgenommen, weil der größere Theil des Tabaks von hier nicht mehr nach Deutschland, sondern nach Spanien verschifft wird.

Die Postverbindung nach den einzelnen Konsulatsorten geht aus der Uebersicht ohne Weiteres hervor; die Korrespondenz aus Berlin trifft bei der Versendung mit spanischen Schiffen (d α und β) monatlich dreimal und mit den übrigen Schiffen monatlich 1 bis 3 mal an den verschiedenen Orten zwischen dem 18. und 21. Tage ein.

ε. Die kleinen Antillen. Auf dieser Inselgruppe bestehen Deutsche Konsulate zu St. Thomas (dänisch), zu Bridgetown auf Barbados, zu Castries auf St. Lucia, zu Kingstown auf St. Vincent, zu Port of Spain auf Trinidad (sämmtlich britisch) und zu Curaçao (niederländisch).

Von einer hervorragenden Bedeutung dieser verhältnißmäßig kleinen Inseln für Deutsche Handels- und Verkehrsinteressen kann nicht wohl die Rede sein. Immerhin spielt St. Thomas insofern eine wichtigere Rolle, als es die Haupt-Poststation oder nach dem Ausdrucke eines Konsulatsberichtes das »Rendezvous« für Westindien bildet und einen vorzüglichen Hafen besitzt. Im Laufe des Jahres treffen hier viele Schiffe der verschiedenen Nationen mit Kohlenfracht, zur Einnahme von Kohlen oder zu Reparaturzwecken ein; dem entsprechend besteht die Einfuhr in Kohle, Provisionen, Wein, Branntwein und Oelen, die Ausfuhr in importirten Artikeln.

Handelsausweise liegen uns nur von Port of Spain auf Trinidad vor. Danach gingen 1877 dort 12 Deutsche Schiffe ein. Deutschland führte Waaren im Werthe von 16 800 Pfd. Sterl. ein, vorzugsweise rohen und verarbeiteten

Digitized by Google

Tabak, Bier, Hafer, raffinirten Zucker, Wein und Spirituosen. Die Ausfuhr nach Deutschland im Werthbetrage von 45 321 Pfd. Sterl. vertheilt sich auf rohen Tabak (30 658 Pfd. Sterl.), Asphalt, Kaffee, Liqueure, Baumwolle; im Uebrigen führen die Inseln noch Zucker, Melasse, Rum aus. Curaçao besuchten im Jahre 1877 7, im Jahre 1876 24 Deutsche Schiffe.

Außer den im Eingange dieses Abschnittes aufgeführten Postlinien kommt für den Verkehr nach den kleinen Antillen noch folgende Verbindung in Betracht:

aus Berlin am 8. jeden Monats 12^{30} Mittags..... [1. Tag];
aus Southampton am 10. jeden Monats ..... [3. Tag];
in Bridgetown auf Barbados am 29. jeden Monats [22. Tag];
in Castries auf St. Lucia am 2. jeden Monats .... [25. Tag];
in Kingstown auf St. Vincent am 2. jeden Monats [25. Tag];
in Port of Spain auf Trinidad am 4. jeden Monats [27. Tag].

Barbados und Port of Spain werden ferner durch die an jedem dritten Sonnabend aus New York abgehenden Dampfer berührt; in St. Thomas legen sämmtliche zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und Westindien bz. Südamerika verkehrenden Postdampfer an. Hiernach erhalten die sämmtlichen Konsulatsorte unmittelbar durch die großen, in europäischen Häfen entspringenden Dampferlinien monatlich 1 bis 5malige Verbindung; von Berlin trifft die Korrespondenz an den verschiedenen Orten zwischen dem 17. und 30. Tage ein.

B. Die Ländergebiete auf dem Festlande.

a. Britisch-Honduras und Republik Honduras. Neuere Handelsberichte von den Konsulaten Belize in Britisch-Honduras und Puerto Cortes in der Republik Honduras liegen nicht vor. Die Postverbindung nach Belize wird von Jamaica aus durch Intercolonial Steamer in der Weise vermittelt, daß die Dampfer planmäßig in $22\frac{1}{2}$ bis 23 Tagen nach dem Abgange der Post von Southampton (25 Tage nach dem letzten Anschlusse von Berlin) in Belize eintreffen. Postsendungen nach Puerto Cortes werden auf Belize geleitet und von hier der Bestimmung durch Segelschiffe zugeführt. Bei engem Postanschlusse brauchen Sendungen von Berlin zur Ueberkunft nach Puerto Cortes im Durchschnitt 28 Tage. Der Hafen ist erst vor einigen Jahren von Puerto Caballos in Puerto Cortes umgetauft worden und findet sich unter ersterem Namen noch vielfach auf den Karten verzeichnet. Durch die Namensänderung ist die richtige Leitung der Briefsendungen wesentlich erleichtert worden; denn vordem gingen die Briefe in den meisten Fällen erst nach Puerto Cabello in Venezuela, wurden von dort über Colon und Panama nach Amapala am Stillen Ocean weiter befördert und von hier durch Indianer über Comayagua dem Bestimmungsorte zugeführt. Da die Briefe hiernach das Land vom Stillen bis zum Atlantischen Ocean in einer Entfernung von etwa 240 englischen Meilen zu durchkreuzen hatten, so gingen bei den häufigen Revolutionen vier Fünftel der Briefe verloren. Die Verbindung mit dem Innern des Landes wird von Puerto Cortes bis zu dem 37 englische Meilen entfernten San Pedro durch die Eisenbahn und von dort mittels Maulesels hergestellt.

b. Nicaragua. In Nicaragua bestehen zu Leon an der pacifischen und zu San Juan del Norte (Greytown) an der Mosquito-Küste Deutsche Konsulate. Deutschland ist an der Ein- und Ausfuhr des Landes nur mit geringen Beträgen (1877/78 mit 3593 bz. 4450 Pesos) betheiligt. Die nach dem Deutschen Reiche

Digitized by Google

ausgeführten Waaren bestanden hauptsächlich in Rehfellen. Die Hauptausfuhr ging nach den Vereinigten Staaten von Amerika: Kautschuck, Häute, Rehfelle, Kaffee, Kokosnüsse und Rothholz.

Die Postverbindung Greytowns erhellt aus der unter Westindien gegebenen Uebersicht b; danach treffen Postsendungen, welche aus Berlin am 15. des Monats abgehen, über Southampton am 28. Tage in San Juan del Norte (Greytown) ein. Da der Hafen fast ganz versandet ist, so müssen die Seeschiffe auf offenem Meere ankern; die Verbindung mit der Stadt wird durch kleine Dampfer hergestellt. Eine anderweite, wenig zweckmäßige Verbindung wird durch die Schiffe der Atlas Steamship Company, welche New York zweimal monatlich zwischen dem 12. und 15. bz. dem 28. und 29. verlassen, unterhalten; die Schiffe treffen wegen des Aufenthalts an Unterwegsorten erst nach der unverhältnißmäßig langen Zeit von 40 und mehr Tagen in Greytown ein.

Das Konsulat Leon ist unweit der pacifischen Küste belegen und erhält die Postsendungen entweder über San Juan del Norte (Greytown) oder über den am Großen Ocean belegenen Hafen Corinto (frühere, auf den Karten vielfach vorkommende Bezeichnung Realejo), in Ausnahmefällen auch über San Juan del Sur. Die Leitung auf Greytown ist nicht empfehlenswerth und weniger zuverlässig. Die Briefe werden nämlich von Greytown flußaufwärts auf dem San Juan-Flusse und dem Nicaragua-See bis Grenada befördert und von dort Leon zugeführt; auf diesem Wege erleiden sie, gegenüber der nachbezeichneten Verbindung, eine Verzögerung von etwa 17 Tagen. Weit zweckmäßiger ist es, die Sendungen recht deutlich und groß mit der Aufschrift »über Panama« zu versehen, damit sie über Corinto nach der Bestimmung gelangen. Die Verbindung, welche auf der Strecke von Panama ab durch die Compañia de vapores de la Mala del Pacifico hergestellt wird, ist folgende:

aus Berlin am 30./31. und 15. jeden Monats 10 Abds. [1. Tag];
aus Southampton am 2. und 17. jeden Monats ..... [3. Tag];
in Colon am 24. und 9. jeden Monats ..... [25. Tag];
in Panama 3 bis 4 Stunden später mittels der Eisenbahn;
aus Panama am 29. und 9. jeden Monats ..... [30. bz. 25. Tag];
in Punta Arenas (Costarica) am 1. und 12. jeden Monats ..... [32. bz. 28. Tag];
in San Juan del Sur am 2. und 13. jeden Monats [33. bz. 29. Tag];
in Corinto am 3. und 14. jeden Monats ..... [34. bz. 30. Tag];
in La Libertad am 5. und 16. jeden Monats ..... [36. bz. 32. Tag];
in San José de Guatemala am 8. und 18. jeden Monats ..... [39. bz. 34. Tag].

Von Corinto gelangen die Postsachen noch am selbigen bz. am nächstfolgenden Tage nach Leon.

c. Guatemala. Der Werth der im Jahre 1876 nach Guatemala eingeführten Waaren belief sich auf 2 264 831 Dollars und der ausgeführten Waaren auf 3 699 443 Dollars. Deutschland war an der Einfuhr mit 264 288 und an der Ausfuhr mit 883 544 Dollars betheiligt. Eingeführt wurden Baumwoll- und Wollwaaren, Seide und Seidenwaaren, Kurz- und Leinenwaaren, Schuhzeug, Weine, Mehl, Eisen und Eisenwaaren, Maschinerien, Hüte, gegerbte Felle und viele andere Artikel; ausgeführt wurden vorzugsweise Kaffee (für fast 3½ Millionen

Digitized by Google

Dollars, nach Deutschland für 836 490 Dollars), Cochenille (nach Deutschland für 4920 Dollars), Häute (nach Deutschland für 24 568 Dollars), Cedernholz (nach Deutschland für 10 096 Dollars) und Kakao (nach Deutschland für 4450 Dollars). Im Jahre 1876 gingen zu San José de Guatemala 6 Deutsche Schiffe ein.

Deutsche Konsulate sind in San José de Guatemala und in Guatemala errichtet.

Die nach San José de Guatemala gerichteten Briefe treffen von Berlin aus mittels der bei Nicaragua aufgeführten Verbindung zweimal monatlich am 39. bz. 34. Tage am Bestimmungsorte ein. Weitere, in San José anlegende Schiffe gehen aus Panama am 10., 25. und 28. jeden Monats und erreichen den Ort am 14., 2. und 2. bis 3., also nach 4 bis 7 Tagen. Die Postsendungen für die Hauptstadt Guatemala werden Sonntags und Donnerstags von San José auf dem Landwege abgesandt und kommen nach 2 Tagen an.

d. San Salvador. Die Ausfuhr San Salvadors besteht vorzugsweise in Indigo, Kaffee, Rohzucker, Ochsenhäuten, Silbererzen, Gold und Silber in Barren, Balsam und Reis; Einfuhrartikel bilden Baumwollwaaren, Mehl und Eßwaaren, Weine und Liqueure, Maschinen, Droguen und Medizinen, Woll- und Seidenwaaren, Eisenwaaren, sowie Strohhüte aus Südamerika. Des Antheils Deutschlands an diesem Verkehre ist in dem zuletzt veröffentlichten Konsulatsberichte 1874/75 nicht Erwähnung geschehen.

Den Eingangshafen für den Deutschen Konsulatsort San Salvador bildet das nur wenig entfernte La Libertad. Die Postsendungen aus Berlin treffen dort (vergl. die Aufstellung bei Nicaragua) zweimal monatlich am 36. bz. 32. Tage ein; außerdem legt das am 25. jeden Monats von Panama abgehende Schiff am 30. jeden Monats in La Libertad an.

e) Costarica. Die Einfuhr setzt sich aus allen möglichen Artikeln zusammen, ganz besonders aus Weizenmehl, Reis, Kochsalz, baumwollenen Geweben, raffinirtem Zucker, Seife, destillirten Getränken, Wein, Bier, Tabak, hanfenen, leinenen und wollenen Geweben, Steingut, Porzellan und Petroleum. Den größten Antheil an der Ausfuhr im Werthbetrage von 5 $^{0}/_{10}$ Millionen Pesos hat Kaffee mit 5 760 000 Pesos; es folgen Rindshäute, Kautschuck, Rehfelle und Cedernholz.

Auch nach Costarica (Eingangshafen Punta Arenas) gelangen die Postsendungen mit den bei Nicaragua bezeichneten Dampfern zweimal monatlich von Berlin am 32. bz. 28. Tage. Ein weiteres, am 28. jeden Monats von Panama abgehendes Schiff trifft am 30. in Punta Arenas ein. Die Beförderung von Punta Arenas bis San José de Costarica, dem Sitze eines Deutschen Konsulats, nimmt 24 Stunden in Anspruch.

3. Südamerika.

A. Columbien.

Die uns vorliegenden jüngsten Handelsnachweise über den Verkehr Columbiens stammen aus dem Jahre 1875/76. Nach denselben steht Deutschland hinsichtlich des Gewichts und Frankreich hinsichtlich des Werthes der ausgeführten Waaren in erster Reihe. Von deutschen Häfen unterhalten Bremen, Hamburg und Altona ausschließlich den Verkehr mit Columbien. Der auf Deutschland entfallende Antheil der Ausfuhr wird auf fast 9 Millionen Kilogramme und mehr als 2½ Millionen Pesos

Digitized by Google

berechnet. Hauptartikel der Ausfuhr nach Deutschland waren Tabak, Kaffee, Elfenbeinnüsse, Baumwolle, Häute, Indigo, Hölzer und Balsam. Die Einfuhr aus Deutschland ist zwar nicht unbedeutend, ist jedoch namentlich in Manufakturwaaren eher zurück- als vorgeschritten. Die Hauptschuld wird in einem herbe Klagen aussprechenden Konsulatsberichte aus Barranquilla der Unreellität der deutschen Manufaktur zugeschrieben, indem Mindermaß und Mischung verschiedener Qualitäten in derselben Packung nur zu häufig vorkämen. Dagegen wird in einem Berichte aus Bucaramanga für das Jahr 1877/78 angeführt, daß Deutschland seine Beziehungen zu Columbien immer mehr erweitere, und vorzugsweise Woll- und Halbwollstoffe, Umschlagetücher, Tuche und Strumpfwaaren, Musseline und feine Gewebe aus dem Elsaß, Leder und Lederwaaren, Papier und Tapeten, Glaswaaren, geringes Steingut, Porzellan, Eisen- und Kurzwaaren einführe. — Im Jahre 1875/76 kamen von Hamburg 6 beladene Schiffe und gingen 5 beladene Schiffe dorthin ab. In wie weit die Deutsche Flagge sonst an dem Schiffsverkehr von Colombien betheiligt ist, läßt sich bei dem Mangel statistischer Aufzeichnungen nicht angeben. In Colon gingen im Jahre 1877 17 Deutsche Schiffe ein.

Deutsche Konsulate bestehen zu Barranquilla, Santa Fé de Bogota, Bucaramanga, Medellin, Panamá, Colon (Aspinwall) und San José de Cúcuta.

Der Uebersichtlichkeit wegen stellen wir hier sämmtliche Postverbindungen von Europa nach Colon und den im oberen Südamerika belegenen Orten, auch so weit derselben schon an früherer Stelle Erwähnung geschehen ist, nochmals zusammen.

a) durch Schiffe der Royal Mail Steam Packet Company:

aus Berlin am 30./31. und 15. jeden Monats 10 Abds. [1. Tag];
aus Southampton am 2. und 17. jeden Monats 2^{30} Nachm. [3. Tag];
in Colon am 24. und 9. jeden Monats ..... [25. Tag];
in Savanilla am 27. und — jeden Monats ..... [28. Tag].

b) durch Schiffe der West India and Pacific Steamship Company:

aus Berlin am 23. jeden Monats 12^{30} Mitt. ..... [1. Tag];
aus Liverpool am 25. jeden Monats ..... [3. Tag];
über La Guayra, Puerto Cabello und Savanilla,
in Colon am 24. jeden Monats ..... [32. Tag].

c) durch französische Schiffe der Compagnie générale transatlantique:

α. aus Berlin am 4. jeden Monats 10 Abds. ..... [1. Tag];
aus St. Nazaire am 6. jeden Monats Mitt. ..... [3. Tag];
in Demerara am 25. jeden Monats ..... [22. Tag];
in Paramaribo (Surinam) am 27. jeden Monats ... [24. Tag];
in Cayenne am 28. jeden Monats ..... [25. Tag];
in La Guayra am 23. jeden Monats ..... [20. Tag];
in Puerto Cabello am 24. jeden Monats ..... [21. Tag];
in Savanilla am 26. jeden Monats ..... [23. Tag];
in Colon am 27. jeden Monats ..... [24. Tag].

β. aus Berlin am 23. jeden Monats 10 Abds. ..... [1. Tag];
aus Bordeaux am 25. jeden Monats 11 Vorm. ..... [3. Tag];
in La Guayra am 15. jeden Monats ..... [23. Tag];
in Puerto Cabello am 16. jeden Monats ..... [24. Tag];
in Savanilla am 19. jeden Monats ..... [27. Tag];
in Colon am 20. jeden Monats ..... [28. Tag].

Digitized by Google

d) durch die Schiffe der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft:
aus Berlin am 6. und 20. jeden Monats 4 Nachm.[1]) . . [1. Tag];
aus Hamburg am 7. und 21. jeden Monats 8 Vorm. . . . [2. Tag];
in La Guayra am — und 17. jeden Monats . . . . . [28. Tag];
in Puerto Cabello am 3. und 18. jeden Monats [28. bz. 29. Tag];
in Colon am 6. und 22. jeden Monats . . . . . [31. bz. 33. Tag];
in Savanilla etwa . . . . . [36. bz. 38. Tag].

Colon hat hiernach eine monatlich 7malige Postverbindung mit Europa und wird von Berlin zwischen dem 24. und 33. Tage erreicht. Von Colon nach Panama erfolgt die Postbeförderung mittels der Eisenbahn in 3 bis 4 Stunden. Für die übrigen in Columbien belegenen Konsulatsorte werden die Postsendungen in Savanilla abgegeben und durch die Eisenbahn sofort nach dem Konsulatsorte Barranquilla weiter befördert. Die nach der Hauptstadt Bogota bestimmten Briefe gehen von Barranquilla mit den auf dem Magdalenenstrome verkehrenden Dampfern bis Honda, von wo die Weiterbeförderung mittels Lastthiere erfolgt. Die Briefbeförderung von Berlin bis Bogota nimmt 42 und mehr Tage in Anspruch. In entsprechender Weise werden die Postsendungen nach den Konsulaten San José de Cúcuta und Bucaramanga unter Benutzung der Schiffsgelegenheiten auf dem Magdalenenstrome und nach Medellin unter Nutzbarmachung des Cauca-Flusses (bis Antioquia) befördert; von den Flußhäfen erfolgt die Weitersendung auf den nur für Lastthiere gangbaren Landstraßen. Da die letztbezeichneten Orte dem Hafen Savanilla sämmtlich näher belegen sind als Bogota, so beträgt die Beförderungsfrist dahin in der Regel einige Tage weniger.

B. Venezuela.

An dem Handel Venezuelas ist Deutschland erheblich betheiligt. Die Einfuhr von Deutschland nach Puerto Cabello machte in den letzten Jahren fast ein Viertel der Gesammteinfuhr aus. An der Ausfuhr von Puerto Cabello betheiligte sich Deutschland mit mehr als einem Viertel und an derjenigen von La Guayra mit der Hälfte des Gesammtbetrages; insbesondere gelangten Kaffee, Kakao, Farbholz, Reh- und Ziegenfelle, Ochsenhäute, sowie Baumwolle nach Deutschland.

In Puerto Cabello gingen im Jahre 1877 72, in La Guayra 55 und in Ciudad Bolivar 18 Deutsche Schiffe ein und aus.

Deutsche Konsulate bestehen zu Caracas, Ciudad Bolivar, La Guayra und Puerto Cabello.

Die Postverbindung nach den Haupthafenplätzen La Guayra und Puerto Cabello geht aus der bei Columbien gegebenen Uebersicht hervor; außerdem legen die am 5. jeden Monats von Liverpool abgehenden Dampfer der West India and Pacific Steamship Company in La Guayra und Puerto Cabello an. Diese Orte werden danach von Berlin monatlich 5 bz. 6mal zwischen dem 20. und 29. Tage erreicht. Für Caracas bildet das nur wenige Meilen entfernte La Guayra den Eingangshafen. Die zwischen beiden Plätzen im Bau begriffene Eisenbahn ist noch wenig gefördert; Regengüsse haben die fertig gestellten Arbeiten theilweise wieder zerstört. — Die Postbeförderung nach Ciudad de Bolivar (Angostura) am Orinoco erfolgt gleichfalls von La Guayra aus in etwa 5 Tagen.

[1]) Die Schiffe legen in Havre an; letzter Anschluß aus Berlin (mittels Eisenbahn bis Havre) am 8. und 21. jeden Monats 12^{30} Mittags.

Digitized by Google

C. Guyana.

In Britisch Guyana bestehen zu Georgetown (Demerara) und New Amsterdam (Berbice), in Niederländisch-Guyana zu Paramaribo (Surinam) Deutsche Konsulate; in Französisch-Guyana sind solche nicht errichtet. Ein direkter Verkehr zwischen Deutschland und Guyana, dessen Ausfuhr in Zucker, Melasse, Rum, Holz, Holzkohle, Kokosnüssen, sowie aus Surinam in Gold besteht, hat im Jahre 1877 nicht stattgefunden. Die Deutschen Schiffe, welche in dem Jahre nach Guyana kamen, (22 nach Georgetown, 9 nach New Amsterdam und 3 nach Surinam) fuhren fast sämmtlich für englische Rechnung.

Georgetown (Demerara) und Paramaribo (Surinam) werden durch die Schiffe der Compagnie générale transatlantique (vergl. Columbien, c α) von Berlin am 22. bz. 24. Tage erreicht. Für Demarara besteht außerdem eine monatliche Verbindung im Anschlusse an die aus Southampton am 2. jeden Monats nach Westindien abgehenden Dampfer (Amerika, 2 A b): aus Berlin am letzten jeden Monats um 10 Uhr Abends, in Demerara am 24. Tage. Nach New Amsterdam gelangen die Postsendungen von Georgetown in 8 bis 10 Stunden durch ein Kolonialschiff.

D. Brasilien.

Ueber den auswärtigen Handel und die Schifffahrt Brasiliens ist erst jetzt die amtliche Uebersicht für das Finanzjahr 1871/72 erschienen. Nach derselben betrug die Einfuhr aus Deutschland 10 741 Millionen und die Ausfuhr nach Deutschland 10 013 Millionen Reis (1000 = 4,54 *M.*); die deutsche Einfuhr machte etwa den 15. Theil und die Ausfuhr den 18. Theil des Gesammthandels Brasiliens mit dem Auslande aus. Großbritannien war uns in der Ein- und Ausfuhr etwa achtmal überlegen. Dem Werthe nach bildeten Haupt-Ausfuhrartikel: Kaffee, Baumwolle und Baumwollgarn, Zucker, Felle und Häute, Kautschuk, Tabak, Yerba Maté (Paraguay-Thee), Kakao, Diamanten, Rum, Wolle, Mehl, Gold, Haar, Jacarandaholz, Piassába (Palmenblattfasern) und Paranüsse. Die Einfuhr setzt sich aus allen möglichen Artikeln zusammen. Dem Handelsberichte 1877 aus Rio de Janeiro zufolge befaßte sich Deutschland mit der Einfuhr besserer Baumwollstoffe, während England den Markt mit Geweben geringerer Qualität vollständig beherrscht; ferner lieferte Deutschland Tuche und Kasimire, feinere Flanelle, halbseidene Sammetstoffe, fertige Kleidungsstücke, Strumpfwaaren, Bijouteriewaaren, Theer, Bier, Genever, Tannenholz aus den Ostseehäfen und Stearinlichte.

Im Jahre 1871/72 kamen 376 Deutsche Segler und 27 Deutsche Dampfer in Brasilien an. Im Jahre 1877 trafen in Pará 6 Segler, in Pernambuco 45, in Ceará 7 Schiffe, in Rio de Janeiro 38 Dampfer und 26 Segler (1878 im Ganzen 173 Deutsche Schiffe), in Santos 44 Dampfer und 34 Segler (1878: 52 Dampfer und 29 Segler), in Desterro 9 Segler (1878: 10) und in Rio Grande do Sul 38 Schiffe unter Deutscher Flagge ein. Von den übrigen Konsulaten liegen neuere Schifffahrtsberichte nicht vor; jedenfalls erhellt aber aus diesen Zahlen, daß sich die Schifffahrtsverhältnisse seit 1871/72 in Bezug auf die Theilnahme der Dampfer wesentlich umgestaltet haben.

Deutsche Konsulate sind, wenn wir dieselben von Norden nach Süden verfolgen, errichtet zu Pará (Belem), São Luis de Maranhão, Ceará (Fortaleza), Pernambuco (Recife), Maceió, Maroim, Bahia (São Salvador), Rio de Janeiro,

Digitized by Google

Santos, São Paulo, Campinas, São Francisco do Sul, Dona Francisca, Paranaguá, Blumenau, Desterro, Porto Alegre und Rio Grande do Sul.

Die Postverbindung nach Brasilien ꝛc. wird in folgender Weise vermittelt:

a. Durch die Schiffe der Royal Mail Steam Packet Company:

aus Berlin ..... am 7., 22., 28. jeden Monats 10 Abds. .. [1. Tag];
aus Southampton .. am 9., 24., 30. jeden Monats 2^{30} Nm. ... [3. Tag];
in Pernambuco .... am 26., 9., — jeden Monats. [20. bz. 18./19. Tag];
in Maceio ..... am — 10., — jeden Monats ... [19. bis 20. Tag];
in Bahia ..... am 28., 12., — jeden Monats..... [22. Tag];
in Rio de Janeiro .. am 31., 15., 21. jeden Monats..... [25. Tag];
in Santos ..... am 3., 18., — jeden Monats..... [28. Tag];
in Montevideo ..... am — — 27. jeden Monats ..... [30./31. Tag];
in Buenos Aires ... am — — 29. jeden Monats ..... [32./33. Tag].

b. Durch die Schiffe der Pacific Steam Navigation Company:

aus Berlin jeden 2. Montag 12^{30} Mitt. [1. Tag]; (7., 21. Juli);
jeden 2. Donnerstag 10 Abds. [1. Tag]; (10., 24. Juli);
aus Liverpool jeden 2. Mittwoch [3. Tag];
aus Bordeaux ..... jeden 2. Sonnabend [3. Tag];
in Pernambuco j. 4. Sonnabend [20. Tag]; (26. Juli); ..... [17. Tag];
in Bahia jeden 4. Montag ... [22. Tag]; (28. Juli); ..... [19. Tag];
in Rio de Janeiro jeden 2. Donnerstag oder Mittwoch [25. bz. 24. Tag]; ..... [22. bz. 21. Tag];
in Montevideo jeden 2. Dienstag oder Montag ..... [30. bz. 29. Tag]; ..... [27. bz. 26. Tag].

Außerdem fährt jeden 4. Sonnabend ein Dampfer der Gesellschaft direkt von Bordeaux nach Montevideo und Buenos Aires in 23 bz. 24 Tagen.

c) durch belgische Dampfer, welche von der englischen Gesellschaft Lamport and Holt unterhalten werden:

aus Berlin .. am 30./31., 10., 20. j. M. 12^{30} Mitt. .. [1. Tag];
aus Antwerpen .. am 1., 11., 21. jeden Monats Mitt. [2. Tag];
in Rio de Janeiro am 29., 9., 19. jeden Monats..... [30. Tag];
in Montevideo .. am 4., 14., 24. jeden Monats..... [35. Tag];
in Buenos Aires . am 6., 16., 26. jeden Monats..... [37. Tag].

d) durch die Schiffe des Norddeutschen Lloyd in Bremen:

aus Berlin ..... am 9. u. 24. j. M. 12^{30} Mitt. [1. Tag]; am 13. u. 29./30. j. M. 10 Abds. [1. Tag];
aus Bremerhaven am 10. u. 25. j. M. [2. Tag];
aus Antwerpen . am..... 15. u. 1. j. M... [3. Tag];
in Bahia ..... am 5. — j. M. [27. Tag]; ..... [23. Tag];
in Rio de Janeiro am 10. — j. M. [32. Tag]; ..... [28. Tag];
in Santos .... am 13. — j. M. [35. Tag]; ..... [31. Tag];
in Montevideo .. am — 26. j. M. [33. Tag]; ..... [28. Tag];
in Buenos Aires. am — 28. j. M. [35. Tag]; ..... [30. Tag].

Digitized by Google

e) durch die Schiffe der Messageries maritimes:

aus Berlin	am	3. und 18.	jeden Monats 10 Abds. [1. Tag];
aus Bordeaux ...	am	5. und 20.	jeden Monats 11 Vm. [3. Tag];
in Pernambuco ..	am	—	6. jeden Monats ..... [19. Tag];
in Bahia	am	—	8. jeden Monats ..... [21. Tag];
in Rio de Janeiro	am	25. und 11.	jeden Monats [23. bz. 24. Tag];
in Montevideo ...	am	30. und 16.	jeden Monats [28. bz. 29. Tag];
in Buenos Aires .	am	1. und 17.	jeden Monats [29. bz. 30. Tag].

f) durch die Schiffe der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft:

aus Berlin ...	am	4., 18.,	1. jeden Monats 12^{30} Mitt. [1. Tag];
aus Hamburg .	am	4., 18.,	1. jeden Monats Abds.... [1. Tag];
in Bahia	am	26., 10.,	— jeden Monats ..... [23. Tag];
in Rio de Janeiro	am	1., 15.,	— jeden Monats ..... [28. Tag];
in Santos ...	am	3., 17.,	— jeden Monats ..... [30. Tag];
in Montevideo.	am	—	— 1. jeden Monats ..... [31. Tag];
in Buenos Aires	am	—	— 2. jeden Monats ..... [32. Tag].

g) durch die italienischen Schiffe der Gesellschaften Lavarello und Piaggio:

aus Berlin ..	am	29./30. und 13.	jeden Monats 2^{30} Nm. [1. Tag];
aus Genua ..	am	1. und 15.	jeden Monats 6 Abds. [3. Tag];
in Montevideo	am	26. und 10.	jeden Monats ..... [28. Tag];
in Buenos Aires	am	27. und 11.	jeden Monats ..... [29. Tag].

Von den am 5. jeden Monats von New York nach Brasilien (Pará, Pernambuco, Bahia und Rio de Janeiro) abgehenden Dampfern der United States and Brazil Mail Steamship Line wird Deutscherseits zu Postzwecken kein Gebrauch gemacht.

Nach der vorstehenden Zusammenstellung ist Pernambuco der am nördlichsten belegene Hafen Brasiliens, welcher von den direkten europäisch-brasilianischen Schiffsverbindungen berührt wird. Die Postschiffe aus Europa legen viermal monatlich dort an; von Berlin erreichen die Postsendungen den Ort zwischen dem 17. und 20. Tage. Es folgen Bahia mit monatlich siebenmaliger und Rio de Janeiro mit monatlich dreizehnmaliger Postverbindung. Bahia wird von Berlin zwischen dem 19. und 27., Rio de Janeiro zwischen dem 21. und 32. Tage erreicht.

Für die brasilianischen Seehäfen wird, außer durch die oben erwähnten Dampferfahrten, ein regelmäßiger Verkehr durch Postdampfschiffe inländischer Gesellschaften unterhalten, welchen vom Staate eine jährliche Unterstützung von zusammen 6 872 000 *M.* gewährt wird. Diese Küstendampfschifffahrt erstreckt sich von Pará (Belem) im Norden bis nach Rio Grande do Sul im Süden.

Maroim erhält die Postsendungen durch diese Fahrten einmal wöchentlich von Bahia in zwei Tagen.

Nach Maceió werden die Sendungen befördert:

α. von Pernambuco monatlich 7 mal in 14 Stunden;

β. von Bahia monatlich 5 mal; bei dreien dieser Fahrten währt die Beförderungsfrist 36 Stunden, bei den beiden anderen wegen des Aufenthalts an Unterwegsorten etwa 8 Tage. Die Abfahrtszeit der Dampfer α und β ist nicht genau festgesetzt;

Digitized by Google

γ. von Rio de Janeiro durch die Brasil Post Steamer, welche Rio am 1., 10. und 20. jeden Monats verlassen und zur Reise bis Maceió 5 bis 6 Tage brauchen.

Die unter γ bezeichneten Dampfer setzen ihre Fahrt von Maceió über Pernambuco fort, nehmen dort die Korrespondenz für die nördlicher belegenen Orte Brasiliens auf und erreichen von hier aus Ceará nach 4 bis 5, São Luis de Maranhão nach 5 bis 6 und Pará nach 8 bis 9 Tagen (am 16., 24. und 4. jeden Monats). Ferner gehen nach Ceará am 1. und 15. jeden Monats Küstendampfer von Pernambuco, welche die verschiedenen kleineren Häfen anlaufen und 6 bis 7 Tage Beförderungsfrist brauchen. Pará steht auch mit Liverpool durch die Red Croff Line in direkter Verbindung; die Schiffe verlassen am 15. und 30. jeden Monats den englischen Hafen und treffen in Pará ungefähr am 12. bz. 22. des folgenden Monats ein.

Santos erhält die Postsendungen durch die direkten europäischen Postdampfer monatlich 5 mal und wird von Berlin zwischen dem 28. und 35. Tage erreicht; außerdem unterhält Santos durch regelmäßige Schiffe mit Rio de Janeiro von 5 zu 5 Tagen (am 5., 10., 15. ꝛc. jeden Monats) Postverkehr. São Paulo und Campinas stehen mit Santos in täglicher Eisenbahnverbindung.

Die der Firma Lamport & Holt in Liverpool gehörigen Küstenschiffe verlassen Rio de Janeiro am 3., 11., 17. und 25. jeden Monats, laufen Paranaguá am 5., 13., 19. und 27., Desterro einen Tag später an, treffen in Rio Grande do Sul am 8., 16., 22. und 30. jeden Monats ein und beendigen in Montevideo ihre Fahrt.

Von Desterro läuft monatlich dreimal ein Dampfer der Provinzial-Küstenlinie nach São Francisco do Sul. Letzterer Ort wird ferner monatlich einmal in jeder Richtung von den Dampfern der Intermediarlinie zwischen Rio de Janeiro und Montevideo berührt. — Für die Kolonie Dona Francisca bildet die Stadt Joinville den Anfangspunkt und Verkehrskern; dieselbe steht mit der vorbezeichneten Hafenstadt São Francisco do Sul durch größere oder kleinere Küstenfahrzeuge fast jeden Wochentag in Verbindung. Die Fahrten richten sich nach der Ebbe und Fluth. Außerdem verkehrt im Anschlusse an das Schiff der Intermediarlinie eine besondere Estafette mittels Kanoes zwischen São Francisco do Sul und Dona Francisca.

Wenn sich hiernach die Beförderungszeit für Briefe von Berlin nach Dona Francisca mit voller Sicherheit nicht angeben läßt, so ist dies hinsichtlich der nach dem Konsulate Blumenau gerichteten Postsendungen noch weniger der Fall; denn dieselbe beträgt bisweilen 5 Wochen, oft aber auch aus Anlaß der vielfach vorkommenden Unregelmäßigkeiten 2 bis 3 Monate. Den Landungshafen für Blumenau bildet die Ortschaft Itajahy am Ausflusse des Stromes gleichen Namens, der bis Gaspar (2 Stunden von Blumenau) schiffbar ist. Die Postsendungen gelangen, wie nach São Francisco, mittels der dreimal monatlich verkehrenden Provinzialdampfer von Desterro nach Itajahy und treffen in dem Flußstationsorte Gaspar nach 2 bis 3 Tagen ein. Häufig giebt der Schiffsführer die Blumenauer Postsendungen in Gaspar gar nicht ab, und ebenso häufig bleiben die Sendungen aus Blumenau in Gaspar zurück.

Porto Alegre steht mit Rio Grande do Sul durch einen Dampfer in Postverbindung, welcher 24 Stunden nach dem Eintreffen des Schiffes aus Rio de Janeiro abgeht und einer Beförderungszeit von einem Tage bedarf.

Digitized by Google

Für den Korrespondenzverkehr nach Brasilien sind die durch die englischen und französischen Schiffe hergestellten Verbindungen besonders beliebt. Die Ursache ist zumeist darin zu suchen, daß die Deutschen Schiffe eine längere Beförderungszeit brauchen, und daß die Provinzial- und Küstenschiffe nach der Ankunft der englischen und französischen Postdampfer abgelassen werden.

E. Republik Oriental del Uruguay.

Die Landesindustrie der Republik Uruguay, in welcher zu Montevideo und Paysandu Deutsche Konsulate errichtet sind, beschränkt sich auf die Roherzeugnisse der Viehzucht und den sich langsam Bahn brechenden Ackerbau. Zur Ausfuhr gelangen Wolle, Häute, Felle, Ochsen- und Kuhhörner. Die Einfuhr setzt sich aus den vielfachen Artikeln europäischer Industrie zusammen; doch hat Deutschland auch in diesem Lande an Absatz eingebüßt, weil nach dem Konsulatsberichte den vielfachen Klagen über nicht probemäßige Lieferung, zu geringes Maß ꝛc. gerade bei den aus Deutschland eingeführten Waaren die Berechtigung nicht abzusprechen war.

Im Jahre 1877 kamen 90 Deutsche Schiffe in Uruguay an.

Für Montevideo besteht durch die bei Brasilien aufgeführten Dampfschiffsfahrten eine monatlich dreizehnmalige Postverbindung mit Europa; von Berlin wird der Ort zwischen dem 26. und 35. Tage erreicht. Eine weitere Verbindung wird durch die Fahrten der Dampfschiffgesellschaft »Kosmos« wie folgt vermittelt:

aus Berlin j. 4. Sonnabend 12^{30} Mitt. [1. Tag]; j. 4. Mittwoch 12^{30} Mitt. [1. Tag];
(5. Juli, 2. August) (9. Juli, 6. August)
aus Hamburg j. 4. Sonnabend 10 Ab.[1]) [1. Tag];
aus Antwerpen ..... j. 4. Donnerstag 9 Vorm. [2. Tag];
in Montevideo ..... [34. Tag]; ..... [30. Tag].

Nach dem Konsulate Paysandu am Uruguay ist von Montevideo aus fast täglich Beförderungsgelegenheit; die Reisedauer beträgt zu Dampfschiff 36 Stunden.

F. Argentinische Republik.

In dem Einfuhrverkehr nach Argentinien nimmt Deutschland unter den europäischen Ländern die fünfte Stelle mit einem Werthbetrage von 1 738 404 Pesos fuertes (zu 4 ℳ) ein. Es wird wesentlich überragt von England und Frankreich (jedes mit mehr als 8 Millionen Pesos Einfuhrwerth), ferner von Italien und Spanien; deutsche Einfuhrartikel bilden vorzugsweise Zeugstoffe, Branntwein, Spiritus, Liqueure, Bier, Zucker, Möbel, Cigarren, Tabak, Stockfisch, Heringe, Tauwerk. Die Ausfuhr nach dem Deutschen Reiche hatte einen Werth von 1 411 571 Pesos; am meisten führte Belgien (für 14 Millionen Pesos) aus; es folgen von europäischen Ländern Frankreich, England und Italien. Nach Deutschland gelangten hauptsächlich Wolle (für mehr als 1 Million Pesos), Kuhhäute, Pferdehäute, geschmolzener Talg und Fett, Schaffelle und ähnliche Erzeugnisse.

An Deutschen Schiffen gingen in Argentinien im Jahre 1878 64 Segler und 39 Dampfer ein.

Deutsche Konsulate sind errichtet zu Buenos Aires, Cordoba, Gualeguaychú, Rosario und San Juan.

[1]) Die Abfahrt kann bis zum nächsten Tage 8 Uhr Vorm. verschoben werden.

Digitized by Google

Die Postverbindungen nach Buenos Aires — monatlich 11 mal — erhellen aus der unter Brasilien gegebenen Zusammenstellung; die Postsendungen von Berlin erreichen Buenos Aires zwischen dem 27. und 37. Tage. Im Uebrigen verkehren von Marseille, Liverpool, Antwerpen ꝛc. noch mehrfach Dampfer in bestimmten Fristen nach Buenos Aires, die fast ausschließlich dem Frachtverkehre dienen und sich bei längerer Fahrzeit zur Briefbeförderung kaum eignen.

Nach Rosario gelangen die Postsachen von Buenos Aires mittels der Dampfer auf dem Paraná, welche regelmäßig 3 bis 4 mal wöchentlich verkehren und die Fahrt in 24 Stunden zurücklegen. Dem Konsulate Cordoba werden die Sendungen von Rosario mit der Eisenbahn 3 mal wöchentlich in 12 Stunden zugeführt.

Das Konsulat für die Provinz Entre Rios, Gualeguaychú erhält die Postsendungen von Buenos Aires durch die auf dem Uruguay verkehrenden Flußdampfer wöchentlich 2 bis 3 mal in etwa 24 Stunden. Gewöhnlich kommen hier die Postsendungen 2 bis 3 Tage nach dem Eintreffen der europäischen Posten in Buenos an.

Die Korrespondenz für San Juan, Hauptstadt der an Chili angrenzenden Provinz San Juan, wird gleichfalls in Buenos Aires abgegeben und von dort auf dem Landwege in 10 Tagen der Bestimmung zugeführt.

G. Paraguay.

Eine direkte Ausfuhr von Erzeugnissen Paraguays nach Deutschland wird zwar beabsichtigt, hat aber wegen der zu niedrigen Preise der Hauptartikel, Tabak und Cedernholz, noch nicht ins Leben treten können. Dagegen wird die Einfuhr deutscher Industrieerzeugnisse in ausgedehntem Maße betrieben, und namentlich sind es Druckpapier, Druckerschwärze, Tinte, Rechnungsbücher, Solinger Eisenwaaren, Nähmaschinen, Spielwaaren und Bier, welche die gleichartigen fremdländischen Erzeugnisse hier fast ganz aus dem Felde geschlagen haben. Ausfuhrartikel bilden, außer Tabak und Cedernholz, Yerba, Rindshäute, Orangen, Sohlleder und Cigarren.

Hinsichtlich der Postbeförderung bildet Buenos Aires für das in Paraguay bestehende Deutsche Konsulat Asuncion den Eingangshafen. Die Briefe werden mittels Flußdampfers auf dem Paraná bz. Paraguay wöchentlich 2 bis 3 mal befördert und erreichen Asuncion nach 5 bis 6 Tagen. Bis jetzt hat Paraguay nur mit Argentinien einen Postvertrag abgeschlossen. Einer Mittheilung des Konsulats zufolge steht aber der Eintritt Paraguays in den Weltpostverein baldigst zu erwarten.

H. Die Falklands-Inseln.

Haupt-Stapelartikel der Falklands-Inseln ist Wolle. Die Inselgruppe bildet eine Hauptstation für die Walfischfahrer, welche hier zur Einnahme der auf den Inseln fortkommenden Kartoffeln und Gemüsearten anlegen. Getreide wird auf den baumlosen, rauhen Inseln nur selten reif. In den Jahren 1876 und 1877 legte hier je ein Deutsches Schiff an; 1878 2 Deutsche Segler.

Nach dem auf Ost-Falkland errichteten Deutschen Konsulate Port Stanley geht von Montevideo alle 6 bis 7 Wochen ein Postdampfschiff ab, dessen Fahrten mit denjenigen der englischen Postdampfer in Zusammenhang stehen.

Digitized by Google

J. Chili.

Im Jahre 1876 führte Deutschland Waaren im Werthe von 3 726 651 Pesos nach Chili ein; in Bezug auf die Einfuhr nahm das Deutsche Reich die dritte Stelle ein: England und Frankreich waren uns mit einem Einfuhrwerthe von 12⅔ bz. 7½ Millionen Pesos überlegen. An der Ausfuhr betheiligte sich Deutschland mit 1 066 509 Pesos, während England für 21⅓ Millionen, Frankreich und Peru je für 4½ Millionen und Bolivien für 2½ Millionen Waaren ausführten. — Hinsichtlich der Einfuhrartikel sind es vorzugsweise gewöhnliche Glaswaaren, Farbwaaren, Droguen, Stearinlichte, Gußstahlfabrikate, Waffen, Geschütze, wohlfeile Pianos, baumwollene und wollene Kleiderstoffe, Strümpfe und wollene Shawls, in welchen Deutschland eine Mitbewerbung siegreich besteht. Mittels der Schiffe der deutschen Dampfschifffahrtsgesellschaft »Kosmos« wurden dem deutschen Handel Sohlleder, Honig, Wachs, goldhaltige Kupfererze, silberhaltige Bleierze, Kobalt, Nickel ꝛc. zugeführt. Weizen und Gerste, die ehedem gleichfalls Ausfuhrartikel bildeten, haben in der letzten Zeit wegen geringen Ertrages nicht nach Europa verschifft werden können.

Nach der statistischen Aufstellung über den Schiffsverkehr liefen im Jahre 1875 in chilenischen Häfen 117 Deutsche Segler und 40 Deutsche Dampfer ein. Soweit Nachrichten für das Jahr 1877 vorliegen, gingen an Deutschen Schiffen zu Caldera 28, zu Valparaiso 79, darunter 24 Dampfer (1878 84, darunter 23 Dampfer), zu Coronel und Lota 26 Dampfer und 24 Segler, und zu Punta Arenas 20 Schiffe ein.

Deutsche Konsulate sind errichtet zu Caldera, Concepcion, Copiapó, Coronel, Puerto Montt, Santiago, Valdivia und Valparaiso.

Die Postverbindungen nach der Westküste Süd-Amerikas werden entweder über Colon und Panama oder durch die Magellanstraße hergestellt.

a) über Colon und Panama:

aus Berlin monatlich 7 mal ..... [1. Tag];
in Colon monatlich 7 mal [zw. dem 24. und 33. Tage]; } vergl. unter Columbien.
Colon-Panama mittels Eisenbahn in 3 bis 4 Stunden;
aus Panama jeden Mittwoch Abd. . [24. bis 39. Tag];
in Callao j. Freitag od. Sonnabend ... [33./34. bis 48./49. Tag];
aus Callao jeden Sonnabend und jeden Mittwoch [34. bis 49. Tag];
in Valparaiso jeden Dienstag und jeden Sonnabend [44. bis 59. Tag].

Die Dampfer laufen regelmäßig in Guayaquil, Payta, Callao, Pisco, Mollendo (Islay), Arica, Pisagua, Iquique, Cobija, Antofagasta, Caldera und Coquimbo an.

b) durch die Magellanstraße:

α. durch die Schiffe der Pacific Steam Navigation Company (vergl. unter »Brasilien« b):

aus Berlin jeden 2. Donnerstag 10 Abds. ..... [1. Tag];
(10., 24. Juli)
aus Bordeaux jeden 2. Sonnabend 11 Vorm..... [3. Tag];
in Montevideo jeden 2. Dienstag oder Montag [27. bz. 26. Tag];
über Punta Arenas
in Valparaiso nach 13 Tagen ..... [40. bz. 39. Tag];
in Callao nach weiteren 13 Tagen..... [53. bz. 52. Tag].

Digitized by Google

An Deutschen Schiffen gingen im Jahre 1877 in Callao 32 Segler und 12 Dampfer, in Arequipa außer den Kosmosdampfern 3 Segler und in Iquique 38 Schiffe ein.

Deutsche Konsulate bestehen zu Lima, Arequipa, Islay, Callao, Iquique, Tacna und Arica.

Nach den bei Chili enthaltenen Zusammenstellungen kann der Weg durch die Magellanstraße wegen Länge der Beförderungsdauer für Peru kaum in Betracht kommen.

Den Haupteingangshafen für Peru bildet der Konsulatsort Callao. Briefe von Berlin können auf dem Wege über St. Nazaire und Colon dort bereits am 33./34. Tage eintreffen. Nach Lima erfolgt die Weitersendung ohne Verzug mit der Eisenbahn.

Die Postsendungen für Arequipa werden mittels Dampfers bis zum Hafen Mollendo befördert, von wo dieselben gewöhnlich am Tage nach der Ankunft auf der 107 englische Meilen langen Eisenbahn nach Arequipa gelangen. Im Durchschnitt kommen die mittels englischer Schiffe beförderten Briefe aus Berlin nach 38 bis 39 Tagen in Arequipa an.

Die Konsulate Islay, Arica und Iquique beziehen die Postsendungen durch Vermittelung der regelmäßig dort anlegenden Dampfer, welche den Anschluß an die Schiffe aus Europa in Panama herstellen. Die Ankunft erfolgt in Islay 3, in Arica 4 und in Iquique 5 Tage nach dem Abgange von Callao. Dem Konsulate Tacna wird die Korrespondenz vom Eingangshafen Arica zugeführt. Beide Orte sind durch eine Eisenbahn verbunden, auf welcher der täglich verkehrende Zug den Weg in zwei Stunden zurücklegt.

M. Ecuador.

Haupterzeugniß Ecuadors ist der Kakao. Bei einem Ausfuhrwerthe sämmtlicher Erzeugnisse von 3 928 468 Pesos betrug 1876 der Werth des ausgeführten Kakaos allein 3 145 120 Pesos; es folgen Kaffee, Chinarinde, Kautschuck, Strohhüte, Sohlleder, Baumwolle, Steinnüsse und Orseille. Im Jahre 1876 ging etwa der 50. Theil des ausgeführten Kakaos nach Deutschland. Ueber die Einfuhr fehlen uns die bezüglichen Zahlenangaben.

In Guayaquil, dem Deutschen Konsulatsorte Ecuadors, verkehrten im Jahre 1877 18 Deutsche Schiffe.

Guayaquil erhält die Postsendungen mittels der mehrerwähnten, wöchentlich fahrenden Anschlußdampfer von Panama; die Beförderungsfrist von Panama bis Guayaquil währt 3 Tage.

IV. Australien.

Bevor wir auf die Verhältnisse der einzelnen Kolonien und Inseln näher eingehen, sei der Postverbindungen gedacht, durch welche die Postsendungen aus Europa den Hauptorten in Australien zugeführt werden. Diese Postbeförderung findet entweder über Brindisi (bz. Triest) und Suez oder über New York und San Francisco statt.

Digitized by Google

a. Beförderung über Brindisi und Suez.

α. Durch Schiffe der Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, von Point de Galle ab:

aus Berlin jeden 4. Freitag 2^{30} Nachmittags ..... [1. Tag];
(4. Juli, 1. August)
in Point de Galle jeden 4. Sonnabend 8 Abends ..... [23. Tag];
aus Point de Galle jeden 4. Sonntag ..... [24. Tag];
in King Georges Sound jeden 4. Montag ..... [39. Tag];
in Adelaide jeden 4. Sonnabend 8 Abends..... [44. Tag];
in Melbourne jeden 4. Dienstag 9 Vormittags ..... [47. Tag];
in Sydney (Landweg) 40 Stunden später..... [48. bis 49. Tag];
in Sydney (Seeweg) jeden 4. Freitag ..... [50. Tag].

Nach den bisherigen Erfahrungen wird die planmäßige Zeit von den Schiffen fast in keinem Falle gebraucht; vielmehr betrug im Jahre 1877 die Fahrtdauer von Galle bis Melbourne, statt 23½ Tage, nur 17 Tage 10 Stunden bis höchstens 22 Tage 22 Stunden. Für die Ueberkunft von London bis Melbourne waren im Durchschnitt 42 Tage erforderlich.

β. Durch die Schiffe der Eastern and Australian Mail Steamship Company, von Singapore ab:

aus Berlin jeden 4. Freitag 2^{30} Nm. (18. Juli, 15. August) [1. Tag];
in Singapore jeden 4. Montag ..... [32. Tag];
aus Singapore jeden 4. Dienstag 1 Nm..... [33. Tag];
in Brisbane jeden 4. Montag 7 früh ..... [53. Tag];
in Sydney jeden 4. Freitag ..... [57. Tag];
in Melbourne (Landweg) 40 Stunden später..... [59. Tag];
in Melbourne (Seeweg) jeden 4. Montag..... [60. Tag].

An dieser Beförderungszeit ist in der Regel nicht gespart worden; dieselbe wird vielmehr bisweilen um 1 bis 2 Tage überschritten. Im Durchschnitt hat im Jahre 1877 ein Brief von London nach Brisbane zur Ueberkunft eines Zeitraumes von 52 Tagen 1½ Stunden bedurft.

b. Beförderung über New York und San Francisco, 4 wöchentliche Verbindung; von San Francisco mit Schiffen der Pacific Mail Steamship Company:

aus Berlin jeden 4. Mittwoch 12^{30} Mitt. (16. Juli,
13. August) ..... [1. Tag];
aus Queenstown jeden 4. Freitag 3^{30} Nachm. ..... [3. Tag];
in New York jeden 4. Montag ..... [13. Tag];
aus New York jeden 4. Montag ..... [13. Tag];
in San Francisco jeden 4. Montag..... [20. Tag];
aus San Francisco jeden 4. Montag..... [20. Tag];
in Honolulu jeden 4. Mittwoch ..... [29. Tag];
in Auckland jeden 4. Mittwoch..... [43. Tag];
in Sydney jeden 4. Montag ..... [48. Tag];
in Melbourne (Landweg) 40 Stunden später..... [50. Tag];
in Melbourne (Seeweg) jeden 4. Donnerstag..... [51. Tag].

Selbstredend können zur Beförderung nach New York auch die den Anschluß erreichenden Deutschen Schiffe von Bremerhaven bz. Hamburg aus benutzt werden; in

Digitized by Google

solchem Falle sind jedoch die Sendungen schon 4 bz. 8 Tage früher aus Berlin abzusenden.

Gewöhnlich kommen die Postdampfer in Sydney nicht zur festgesetzten Zeit an, sondern versäumen 1 bis 2 Tage und mehr. Im Durchschnitt hat die Beförderung von London bis Sydney im Jahre 1877 50¾ Tage in Anspruch genommen.

1. Festland Australien.

A. Victoria.

Nach der Statistik über den Handel und Verkehr der Kolonie Victoria unterhält dieselbe mit anderen europäischen Ländern als mit Großbritannien keinen nennenswerthen direkten Handelsverkehr. England führt ganz erhebliche Mengen an Wolle, Talg, präservirtem Fleisch, Leder, Spießglanzerz und Borke aus. Ein direkter Schiffsverkehr mit Deutschland hat im Jahre 1876 nicht stattgefunden; an dem dortigen Frachtverkehre nahmen 9 (1878: 18) Deutsche Segelschiffe Theil; auf Tasmanien legte im Jahre 1877 ein Deutsches Segelschiff an.

Das Deutsche Konsulat zu Melbourne empfängt die Postsendungen über Point de Galle und Singapore in 14tägigen Fristen am 47. bz. 59. Tage und über San Francisco in 4wöchentlichen Fristen am 50. Tage.

B. Neu-Südwales.

Für das Haupterzeugniß von Neu-Südwales, Wolle, bildet London gleichfalls den alleinigen Stapelplatz in Europa. Sonstige Ausfuhrartikel sind Gold in Münze und Barren, Steinkohle, Zinn, Kupfer, präservirtes Fleisch. Nach England ging 1876 ein Ausfuhrwerth von $5^{9}/_{10}$, nach britischen Kolonien von 6¾ Millionen und nach fremden Ländern von 448 000 Pfd. Sterl. Ein ähnliches Verhältniß waltet hinsichtlich der Einfuhr ob, welche alle möglichen Erzeugnisse umfaßt.

Im Jahre 1877 liefen bei einem Schiffsverkehr von etwa 2300 Schiffen 33 Deutsche Schiffe in den Häfen von Sydney und Newcastle ein. An diesen beiden Orten bestehen Deutsche Konsulate.

In Sydney treffen die Postsendungen aus Berlin in 14tägigen Fristen über Point de Galle bz. Singapore am 49. bz. 57. Tage, über San Francisco in 4wöchentlichen Fristen am 48. Tage ein. Newcastle, die Hauptkohlenstation in Neu-Südwales, erhält die Postsendungen täglich von dem nur 70 englische Meilen entfernten Sydney mittels Dampfschiffes.

C. Queensland.

Hinsichtlich der Ein- und Ausfuhr walten für Queensland die nämlichen Verhältnisse wie für Neu-Südwales ob. Die Einfuhr erreichte im Jahre 1876 einen Werth von $3^{1}/_{10}$, die Ausfuhr von fast $3^{9}/_{10}$ Millionen Pfd. Sterl. Ausgeführt wurden vorzugsweise Gold, Wolle, Kupfer, Zinn und Fleisch. Die Kolonie wurde 1876 von nur einem Deutschen Schiffe besucht.

Die Postsendungen für das Deutsche Konsulat Brisbane, welche mittels der Verbindung a α nach Melbourne Beförderung erhalten, werden von letzterem Platze dem Bestimmungsorte in 7 Tagen 13 Stunden zugeführt und kommen daher von Berlin planmäßig am 54. Tage, in der Regel jedoch mehrere Tage früher an;

Digitized by Google

durch die Verbindung a β gelangt ein Brief von Berlin nach Brisbane am 53. und auf dem Wege über San Francisco am 51. Tage.

D. Süd- und Westaustralien.

Der jüngste uns vorliegende Handelsbericht für Südaustralien, in welchem zu Adelaide und Port Adelaide Deutsche Konsulate errichtet sind, stammt aus dem Jahre 1874. Nach demselben ist Deutschland an dem dortigen Handel nicht betheiligt; im Uebrigen bestehen hinsichtlich der Erzeugnisse und Handelsbeziehungen die vorerwähnten Verhältnisse. An dem Schiffsverkehre nahmen 1874 8 Deutsche Schiffe Theil.

Port Adelaide erhält seine Postverbindung durch die unter a α bezeichneten Fahrten von Berlin am 44. Tage. Adelaide ist mit Port Adelaide durch eine 7 englische Meilen lange Eisenbahn verbunden.

Obgleich Westaustralien kein Deutsches Konsulat besitzt, so finde hier doch die Bemerkung Platz, daß die unter a α aufgeführten Fahrten Albany (King George's Sound) an der Südküste Westaustraliens anlaufen, und daß die Postsendungen der nur 5000 Bewohner zählenden Hauptstadt Perth von Albany aus auf dem 250 englische Meilen langen Landwege zugeführt werden.

2. Neu-Seeland.

Deutsche Konsulate bestehen zu Auckland, Christchurch, Dunedin, Nelson und Wellington.

Der Werth der Ein- und Ausfuhr dieses Landes ist von Jahr zu Jahr im Steigen begriffen und hat im Jahre 1877 6 973 418 bz. 6 327 472 Pfd. Sterl. betragen. Zu bedauern ist nur, daß der deutsche Handel so äußerst wenig Theil daran nimmt, denn direkte Schifffahrt hat längst aufgehört sich zu lohnen. In den Einfuhrlisten erscheinen die deutschen Waaren als britische, und es ist schwierig, ihren Werth auch nur annähernd anzugeben. Kurz- und Galanteriewaaren, Cigarren, musikalische Instrumente, Sämereien, Hopfen und Mobilien aus Deutschland werden durch Londoner Agenten vielfach bezogen; dieser indirekte Bezug findet nach dem Konsulatsberichte seine Erklärung darin, daß der deutsche Fabrikant oder Kaufmann die überseeischen Häuser nicht immer reell bediene.

In den Goldgruben Neu-Seelands wurde im Jahre 1877 ein Ertrag von 369 012 Unzen im Werthe von 1 484 574 Pfd. Sterl. erzielt, die Ausfuhr an Wolle betrug 64¾ Millionen Pfund im Werthe von 3 658 938 Pfd. Sterl.

Zu Port Littleton verkehrten 1877 6 und zu Wellington 2 Deutsche Schiffe.

Wir haben bereits früher gesehen, daß die Korrespondenz aus Berlin auf dem Wege über San Francisco in Auckland am 43. Tage eintrifft. Hier schließen sich Kolonial-Dampfer an, welche die Post nach den übrigen neuseeländischen Häfen in folgender Weise bringen.

aus Berlin alle 4 Wochen	[1. Tag];
über San Francisco;	
in Auckland (Konsulat)	[43. Tag];
in Nelson (Konsulat)	[45. Tag];
in Wellington (Konsulat)	[46. Tag];
in Lyttleton	[47. Tag];
in Port Chalmers	[48. Tag].

Digitized by Google

Die zweite Verbindung von Europa nach Neu-Seeland wird im Anſchluſſe an die unter a α aufgeführten Fahrten durch die Dampfer der Mc Meckan Blackwood Company vermittelt:

aus Berlin jeden 4. Freitag 2^{30} Nm. ..... [1. Tag];
(4. Juli, 1. Auguſt);
in Melbourne jeden 4. Dienſtag 9 Vm. ..... [47. Tag];
in Bluff jeden 4. Montag ..... [53. Tag];
in Port Chalmers jeden 4. Dienſtag ..... [54. Tag];
in Lyttleton jeden 4. Donnerſtag ..... [56. Tag];
in Wellington jeden 4. Freitag ..... [57. Tag].

Bei dieſer erheblich langſameren Verbindung erhalten Nelſon und Auckland die Poſtſendungen von Wellington aus in 1 bz. 3 Tagen, alſo von Berlin am 58. bz. 60. Tage. Der Weg über Suez wird wegen der Höhe des Portos und der Dauer der Beförderungszeit für Neu-Seeland in äußerſt geringem Maße benutzt.

Lyttleton iſt mit Chriſtchurch und Port Chalmers mit Dunedin durch Eiſenbahn verbunden; auf den Bahnſtrecken verkehren in jeder Richtung täglich 9 bz. 8 Züge, die 25 bis 30 Minuten Fahrzeit brauchen.

3. Polyneſien.

A. Neu-Caledonien.

Auf dieſer, der franzöſiſchen Republik zugehörigen Inſelgruppe wird zwar ein Deutſches Konſulat nicht unterhalten; bei dem großen Intereſſe, welches dieſe Strafkolonie in Anſpruch nimmt, ſei jedoch erwähnt, daß die Hauptſtadt Numea ſeit dem 1. Januar 1879 eine monatlich zweimalige Poſtverbindung mit Sydney beſitzt, und daß die Korreſpondenzbeförderung abwechſelnd über Brindiſi und über San Francisco von Frankreich aus erfolgt.

B. Die Fidſchi-Inſeln.

Dieſe Gruppe, welche gegen Ende 1874 an England abgetreten iſt, umfaßt über 200 Inſeln, von welchen beinahe 100 bewohnt ſind. Die Ausfuhr einheimiſcher Erzeugniſſe ruht faſt ganz in den Händen deutſcher und chineſiſcher Kaufleute. Kokosnußbäume bilden hier augenblicklich die beſte Gewinnquelle; getrocknete Kokosnüſſe (Kopra) gehen in großen Mengen nach Hamburg und London. Andere Ausfuhrartikel ſind Tripang, Schildpatt, Perlmutterſchalen und Zucker; Baumwolle wird nur noch auf wenigen Plantagen gebaut. Im Jahre 1876 befanden ſich unter den in dem Konſulatsorte Levuka eingegangenen 72 Schiffen 6 Deutſche; in der Zeit vom 1. Januar 1876 bis Anfang Dezember 1878 gingen 44 Deutſche Schiffe ein.

Die Poſtverbindung erhält Levuka durch ein alle vier Wochen im Anſchluſſe an die europäiſchen Poſten von Sydney abgehendes Dampfſchiff; ferner verkehrt zwiſchen Melbourne und Levuka alle 4 bis 6 Wochen ein Dampfer.

C. Die Samoa- und Tonga-Inſeln
(Schiffer- und Freundſchafts-Inſeln).

Der Handel auf dieſer Inſelgruppe ruht faſt ausſchließlich in den Händen deutſcher Kaufleute, die hier große Handelshäuſer und umfangreiche Pflanzungen

Digitized by Google

besitzen. Von Deutschen wurde im Jahre 1877 für 311 855 Dollars, von Nicht deutschen für 85 000 Dollars Werth eingeführt; in entsprechender Weise führten Deutsche für 554 200 Dollars, Nichtdeutsche für 71 650 Dollars Waaren aus. Ausfuhrartikel sind vorzugsweise Kopra und Baumwolle. Im Jahre 1877 gingen in Apia, dem Deutschen Konsulatsorte der Gruppe, 57 Deutsche und 63 nichtdeutsche Schiffe (darunter 3 Missionsschiffe) ein. Außerdem vermitteln fünf, deutschen Kaufleuten gehörige Küstenfahrzeuge den Verkehr.

Nach Apia besteht einstweilen noch keine regelmäßige Postverbindung. Die für diesen Ort bestimmten Briefe sind auf Sydney, Auckland oder Honolulu zur gelegentlichen Weiterbeförderung zu leiten oder den vielfach von Hamburg direkt nach Apia verkehrenden Deutschen Schiffen mitzugeben.

D. Die Gesellschafts-Inseln (unter französischem Schutz).

Nach dem Berichte des Deutschen Konsulats zu Papeete (Tahiti) betrug der Ausfuhrwerth dieser Gruppe im Jahre 1877 1 849 400 Mark, wovon für 822 510 Mark Baumwolle, Baumwollsamen, Perlmutterschalen und Kopra unmittelbar nach Hamburg gingen. Nach den Vereinigten Staaten von Amerika wurden für 390 600 Mark Waaren ausgeführt: außer den vorgenannten Artikeln insbesondere Apfelsinen, Fungus (Schwämme), Citronensaft und Kaffee. 35 Deutsche Schiffe verkehrten 1877 im Hafen.

Für das Konsulat Papeete wird die Postverbindung mit San Francisco durch Segelschiffe unterhalten, welche am 1. jeden Monats aus San Francisco abfahren, Taiohae auf den Marquesas-Inseln anlaufen und zur Fahrt bis Papeete etwa 30 Tage brauchen. Bei gutem Anschlusse in San Francisco können Briefe von Berlin nach Papeete in etwa 50 bis 55 Tagen gelangen.

E. Die Hawaiischen Inseln
(Sandwichs-Inseln).

Im Jahre 1877 kamen drei unter hawaiischer Flagge fahrende Schiffe von Bremen mit Ladungen im Werthe von 203 491 Dollars dort an. Die Waaren bestanden zum größten Theile aus Manufakten deutschen, englischen und französischen Ursprungs; der Werth der deutschen Waaren allein läßt sich nicht ermitteln. Ein hawaiisches Schiff ging mit einer Werthladung von 59 558 Dollars nach Bremen; die Ladung bestand vorzugsweise aus Ochsenhäuten, Talg und Wolle. Größere Mengen Wolle wurden über San Francisco nach Deutschland versandt. Sonstige Ausfuhrartikel sind noch Zucker, Melasse, Reis, Erdnüsse, Kaffee und Erzeugnisse des Walfischfanges. — Zwei Deutsche Schiffe kamen im Jahre 1877 nach Honolulu, dem Deutschen Konsulatsorte des Königreiches.

Honolulu erhält die Postsendungen aus Europa in vierwöchentlichen Fristen, von Berlin am 29. Tage, mittels der Verbindung über San Francisco (vergl. IV b).

Digitized by Google

Archiv für Post und Telegraphie.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

№ 13. Berlin, Juli. 1879.

Inhalt: I. Aktenstücke und Aufsätze: 51. Kundgebung zur Feier der goldenen Hochzeit des Deutschen Kaiserpaares Seitens der Reichs-Post- und Telegraphenbeamten. — 52. Statistik über den Postbetrieb in Deutschland (Deutsches Reichs-Postgebiet, Bayern und Württemberg) für die Jahre 1875, 1876 und 1877. — 53. Das Telegraphenwesen in Italien 1876 und 1877. — 54. Die Grafschaft Mansfeld.

II. Kleine Mittheilungen: Errichtung einer neuen Gattung von Postanstalten in Belgien. — Schnellste Reise zwischen der Kapstadt und England. — Neue Fortbewegungsmittel für Pferde-Eisenbahnen.

III. Zeitschriften-Uebersicht.

I. Aktenstücke und Aufsätze.

51. Kundgebung zur Feier der goldenen Hochzeit des Deutschen Kaiserpaares Seitens der Reichs-Post- und Telegraphenbeamten.

Als mit Beginn dieses Jahres die Deutschen aller Orten in freudiger Erregung ihren Sinn auf die Vorbereitungen zur Feier der goldenen Hochzeit unseres erhabenen Kaiserpaares richteten, wurde der Kaiserliche Wunsch bekannt, daß von Darbringung persönlicher Geschenke abgesehen, und statt dessen in der Begründung milder Stiftungen oder in der Zuwendung von Beiträgen an bestehende Wohlthätigkeitsanstalten eine dem Sinne der Kaiserlichen Majestäten entsprechende Bethätigung der Festesfreude erblickt werden möge.

Diese Nachricht erweckte in den Herzen der Angehörigen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung den Gedanken, zu jenem hohen Festtage den Gefühlen der unwandelbaren Liebe und Treue auch innerhalb des näheren Berufskreises dadurch Ausdruck zu verleihen, daß sie durch eine allgemeine Sammlung zu dem weiteren Ausbau derjenigen Stiftung zusammenwirkten, welche sie der besonderen Kaiserlichen Gnade verdanken, und welche ihre heilbringende Wirksamkeit für das

Digitized by Google

sittliche, geistige und materielle Wohl der Betheiligten so vielfach erwiesen hat, nämlich der Kaiser Wilhelm-Stiftung für die Angehörigen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

Im Februar d. J. erschien ein von den acht dienstältesten Herren Ober-Postdirektoren unterzeichneter Aufruf, welcher die Ausführung dieses Gedankens in die Wege leitete.

Die im Aufruf ausgesprochene Hoffnung, daß der Vorschlag bei den deutschen Post- und Telegraphenbeamten aller Dienstgrade lebhaften Anklang finden werde, hat sich bei völliger Aufrechterhaltung der Freiwilligkeit der Gaben in erfreulichstem Maße erfüllt.

Es haben sich an der Sammlung betheiligt:

20 606 Beamte, einschließlich der Postagenten und zahlreicher im Ruhestande befindlicher Beamten,

27 875 Unterbeamte, Privatbedienstete und Postillone,

1 000 Posthalter und Postfuhrunternehmer, sowie

441 Beamte und Unterbeamte bei der obersten Post- und Telegraphenverwaltung und den derselben unmittelbar unterstellten Anstalten einschließlich des Reichs-Postamts in Konstantinopel.

Im Ganzen hat sich somit der Sammelkreis auf nicht weniger als 49 922 Personen erstreckt.

Wie kein Fleck deutscher Erde, auf dem die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung vertreten ist, in diesem Kreise fehlte, so haben auch in außerdeutschen Landen bis zu den Ufern des Bosporus überall da, wo Angehörige der deutschen Verkehrsanstalt weilen, diese nicht zurückstehen wollen, da es galt, die Anhänglichkeit an das erhabene Kaiserpaar zu bekunden. Selbst Angehörige fremder Nationalitäten, wie z. B. die Unterbeamten türkischer Staatsangehörigkeit bei dem Reichs-Postamte in Konstantinopel, haben es sich nicht nehmen lassen, ihrer Verehrung für das ruhmreiche Herrscherhaus durch Theilnahme an der Sammlung Ausdruck zu geben.

Dank der allgemeinen Betheiligung an der Sammlung hat dieselbe den Gesammtbetrag von 55 703 Mark 75 Pfennig ergeben, dessen Zuführung zum Kapitalfonds der Kaiser Wilhelm-Stiftung für die Angehörigen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung durch den unsern Lesern aus der Nummer 39 des Post- und Telegraphen-Amtsblatts bereits bekannten huldvollen Allerhöchsten Erlaß genehmigt worden ist.

Digitized by Google

52. Statistik über den Postbetrieb in Deutschland

(Deutsches Reichs-Postgebiet, Bayern und Württemberg)

für die Jahre 1875, 1876 und 1877.

Flächeninhalt und Einwohnerzahl.

Der Flächeninhalt des Deutschen Reichs umfaßt 539 693,45 Quadrat-Kilometer mit 42 727 874 Einwohnern (nach der Zählung vom 1. Dezember 1875), oder mit 79 Einwohnern auf einem Quadrat-Kilometer.

Postanstalten.	1875.	1876.	1877.
Die Gesammtzahl der Postanstalten betrug	8 300	8 464	8 692
nämlich:			
Postanstalten, bei welchen eine Annahme bz. Ausgabe von Postsendungen stattfindet	8 143	8 316	8 538
Postanstalten ohne Annahme- und Ausgabedienst	69	55	55
Bahnpostämter	84	90	96
zusammen	8 296	8 461	8 689
Deutsche Postanstalten im Auslande	4	3	3
wie oben	8 300	8 464	8 692

Von den Postanstalten innerhalb des Deutschen Reichs entfällt hiernach eine Postanstalt

im Jahre 1875 auf 65,1 Quadrat-Kilometer und auf 5 150 Einwohner,
» » 1876 » 63,8 » » » » 5 050 »
» » 1877 » 62,1 » » » » 4 917 »

Postbriefkasten.	1875.	1876.	1877.
Die Gesammtzahl der Postbriefkasten betrug	42 448	46 887	50 491
Hiervon waren aufgestellt:			
in Orten mit Postanstalt	15 201	16 298	17 256
in Orten ohne Postanstalt	26 052	29 397	32 029
befanden sich an Eisenbahn-Postwagen	1 195	1 192	1 206

Ein Postbriefkasten entfällt:

im Jahre 1875 auf 12,7 Quadrat-Kilometer und auf 1 007 Einwohner,
» » 1876 » 11,5 » » » » 911 »
» » 1877 » 10,7 » » » » 846 »

Digitized by Google

Personal.	1875. Personen.	1876. Personen*).	1877. Personen*).
Das Gesammtpersonal umfaßte	64 126	69 874	71 020
nämlich:			
Beamte	21 970	26 069	26 607
Unterbeamte	34 292	35 924	36 765
Posthalter (ausschließlich der Posthalter, welche zugleich Vorsteher von Postanstalten sind)	1 383	1 409	1 388
Postillone	6 481	6 472	6 260
wie oben	64 126	69 874	71 020
Posthaltereien.			
Gesammtzahl der Posthaltereien	1 981	1 959	1 902
Posthalter (einschließlich der Posthalter, welche zugleich Vorsteher von Postanstalten sind) ..	1 817	1 837	1 797
Postillone	6 481	6 472	6 260
Bestand an Postpferden	16 207	15 781	15 227
» » Postwagen und Schlitten	15 471	15 504	15 266

Postkurswesen.	1875. Kilometer.	1876. Kilometer.	1877. Kilometer.
Die Gesammt-Postkurslänge innerhalb des Deutschen Reichs betrug	88 054	98 369	100 648
nämlich:			
auf Eisenbahnen	27 118	27 737	28 926
auf Landstraßen	58 995	68 697	69 698
auf Wasserstraßen	1 941	1 935	2 024
wie oben	88 054	98 369	100 648
Von den Posten wurden im Laufe des Jahres zurückgelegt:			
auf Eisenbahnen	88 349 664	91 309 827	94 512 143
auf Landstraßen	69 623 568	68 075 909	67 609 941
auf Wasserstraßen	847 233	965 453	877 106
zusammen	158 820 465	160 351 189	162 999 190
oder durchschnittlich täglich:			
auf Eisenbahnen	242 054	250 164	258 937
auf Landstraßen	190 749	186 509	185 233
auf Wasserstraßen	2 324	2 645	2 403
Die Zahl der abgefertigten Estafetten, Kuriere und Extraposten betrug	31 164	24 645	17 574

*) einschließlich 3599 bz. 2771 Beamte und Unterbeamte bei den selbstständigen Telegraphenämtern im deutschen Reichs-Postgebiet.

Digitized by Google

Leistungen im Beförderungsdienste.

Allgemeine Uebersicht.

	1875. Stück.	pCt.	1876. Stück.	pCt.	1877. Stück.	pCt.
Die Gesammtzahl der innerhalb des Deutschen Reichs nach dem Auslande, aus dem Auslande, sowie im Durchgang beförderten Sendungen betrug	1 203 584 226	—	1 275 161 448	—	1 333 106 915	—
und zwar:						
Briefe	555 856 600	46,2	576 228 800	45,2	582 557 000	43,7
Postkarten	65 034 200	5,4	82 278 700	6,5	98 003 800	7,3
Drucksachen und Geschäftspapiere	89 079 600	7,4	96 626 300	7,6	106 910 100	8,0
Waarenproben	8 299 700	0,7	8 283 200	0,7	9 327 800	0,7
Zeitungsnummern	364 694 780	30,3	381 661 895	29,9	396 851 397	29,8
außergewöhnliche Zeitungsbeilagen	10 323 036	0,9	10 654 259	0,8	12 839 216	1,0
Postanweisungen	28 238 861	2,3	34 690 220	2,7	38 207 433	2,9
Postauftragsbriefe	1 696 059	0,1	2 394 374	0,2	2 970 369	0,2
Briefe mit Werthangabe	13 251 100	1,1	10 587 400	0,8	9 925 000	0,7
Packete ohne Werthangabe	52 920 200	4,4	56 431 400	4,4	59 574 700	4,5
Packete mit Werthangabe	7 244 700	0,6	8 546 700	0,7	8 169 300	0,6
Postnachnahmesendungen	6 945 400	0,6	6 778 200	0,5	7 770 800	0,6
wie oben	1 203 584 236	100	1 275 161 448	100	1 333 106 915	100
Es entfallen Postsendungen jährlich auf eine Postanstalt	145 080 Stück		150 710 Stück		153 425 Stück	
Es betrug der angegebene Werth der beförderten	Mark.	pCt.	Mark.	pCt.	Mark.	pCt.
Postanweisungen	1 294 761 115	7,9	1 935 305 953	12,4	2 152 935 752	13,8
Postauftragsbriefe	204 651 587	1,3	290 295 192	1,9	323 402 032	2,1
Briefe mit Werthangabe	9 452 851 200	58,3	8 366 530 700	53,8	8 126 251 800	52,1
Packete mit Werthangabe	5 204 376 000	32,1	4 891 649 300	31,5	4 932 229 800	31,6
Postnachnahmesendungen	66 593 800	0,4	63 313 200	0,4	69 261 800	0,4
zusammen	16 223 233 702	100	15 547 094 345	100	15 604 081 184	100
Auf eine den Geldverkehr vermittelnde Sendung entfällt ein Betrag von	282,75 Mark		246,79 Mark		232,75 Mark	
Es betrug das Gewicht der beförderten	Kilogramm.	pCt.	Kilogramm.	pCt.	Kilogramm.	pCt.
Packete ohne Werthangabe	213 932 300	83,1	225 444 700	83,2	239 836 000	85,3
Packete mit Werthangabe	43 374 900	16,9	45 593 600	16,8	41 261 600	14,7
zusammen	257 307 200	100	271 038 300	100	281 097 600	100
Durchschnittsgewicht einer Packetsendung	4,3 Kilogramm		4,2 Kilogramm		4,1 Kilogramm	
Zahl der mit den Posten beförderten Personen	5 885 358		5 377 850		5 080 543	
oder Prozent der Einwohnerzahl	13,8		12,6		11,9	

Digitized by Google

Briefverkehr.	1875.		1876.		1877.	
1. Briefsendungen innerhalb des Deutschen Reichs.	Stück.	pCt.	Stück.	pCt.	Stück.	pCt.
Gesammtzahl	608 844 100	—	638 015 700	—	664 538 500	—
nämlich:						
portopflichtige Briefe, frankirt	428 473 400	70,4	436 054 100	68,3	440 219 000	66,2
unfrankirt	16 678 400	2,7	17 267 200	2,7	17 294 200	2,6
Postkarten	61 661 700	10,1	76 379 500	12,0	90 178 300	13,6
Drucksachen	63 686 900	10,5	70 115 500	11,0	78 022 400	11,7
Waarenproben	4 843 000	0,8	4 727 200	0,8	5 207 300	0,8
portofreie Briefsendungen	33 500 700	5,5	33 472 200	5,2	33 617 300	5,1
wie oben	608 844 100	100	638 015 700	100	664 538 500	100
Von den portopflichtigen Briefsendungen waren eingeschrieben	9 879 800	1,7	10 667 500	1,8	11 134 300	1,8
Von den portopflichtigen Briefen waren frankirt	96,3 pCt.		96,2 pCt.		96,2 pCt.	
unfrankirt	3,7 »		3,8 »		3,8 »	
2. Briefsendungen nach dem Auslande.						
Gesammtzahl	42 166 000	—	46 456 300	—	49 439 300	—
nämlich:						
portopflichtige Briefe, frankirt	30 550 500	72,5	33 130 500	71,3	34 157 800	69,1
unfrankirt	1 023 800	2,4	823 400	1,8	762 400	1,5
Postkarten	1 405 100	3,3	2 352 600	5,1	3 083 900	6,2
Drucksachen	7 908 600	18,7	8 973 600	19,3	10 096 000	20,4
Geschäftspapiere	245 600	0,6	130 100	0,3	91 000	0,2
Waarenproben	881 600	2,1	908 900	1,9	1 059 800	2,2
portofreie Briefsendungen	150 800	0,4	137 200	0,3	188 400	0,4
wie oben	42 166 000	100	46 456 300	100	49 439 300	100
Von den portopflichtigen Briefsendungen waren eingeschrieben	1 612 000	3,8	1 506 200	3,3	1 435 800	2,9
Von den portopflichtigen Briefen waren frankirt	96,8 pCt.		97,6 pCt.		97,8 pCt.	
unfrankirt	3,2 »		2,4 »		2,2 »	
3. Briefsendungen aus dem Auslande.						
Gesammtzahl	43 757 700	—	50 009 500	—	49 763 700	—
nämlich:						
portopflichtige Briefe, frankirt	30 277 300	69,2	33 332 900	66,6	32 517 000	65,3
unfrankirt	1 020 300	2,3	886 200	1,8	817 600	1,6
Postkarten	1 737 800	4,0	2 480 000	5,0	3 214 000	6,5
Drucksachen	8 896 800	20,3	11 260 400	22,5	11 209 700	22,5
Seite	41 932 200	95,8	47 959 500	95,9	47 758 300	95,9

Digitized by Google

	1875.		1876.		1877.	
	Stück.	pCt.	Stück.	pCt.	Stück.	pCt.
Uebertrag.....	41 932 200	95,8	47 959 500	95,9	47 758 300	95,9
Geschäftspapiere	229 000	0,5	185 400	0,4	142 400	0,3
Waarenproben	1 460 300	3,4	1 732 400	3,4	1 742 300	3,5
portofreie Briefsendungen.....	136 200	0,3	132 200	0,3	120 700	0,3
wie oben.....	43 757 700	100	50 009 500	100	49 763 700	100
Von den portopflichtigen Briefsendungen waren eingeschrieben	1 311 100	3,0	1 385 600	2,8	1 380 900	2,8
Von den portopflichtigen Briefen waren frankirt.....	96,7 pCt.		97,4 pCt.		97,5 pCt.	
unfrankirt.....	3,3 »		2,6 »		2,5 »	
4. Briefsendungen im Durchgang durch das Deutsche Reich.						
Gesammtzahl	23 502 300	—	28 935 500	—	33 057 200	—
nämlich:						
portopflichtige Briefe, frankirt..	13 297 800	56,6	20 242 300	69,9	22 003 300	66,6
unfrankirt	730 100	3,1	711 300	2,5	792 300	2,4
Postkarten.....	229 600	1,0	1 066 600	3,7	1 527 600	4,6
Drucksachen und Geschäftspapiere.....	8 112 700	34,5	5 961 300	20,6	7 348 600	22,2
Waarenproben	1 114 800	4,7	914 700	3,2	1 318 400	4,0
portofreie Briefsendungen.....	17 300	0,1	39 300	0,1	67 000	0,2
wie oben.....	23 502 300	100	28 935 500	100	33 057 200	100
Von portopflichtigen Briefsendungen waren eingeschrieben..	665 900	2,8	688 500	2,4	830 100	2,5
Von den portopflichtigen Briefen waren frankirt.....	94,8 pCt.		96,6 pCt.		96,5 pCt.	
unfrankirt	5,2 »		3,4 »		3,5 »	
Es entfallen auf einen Einwohner:						
von den im Deutschen Reiche aufgegebenen Briefsendungen.	15,2 Stück		16,0 Stück		16,7 Stück	
von den im Deutschen Reiche eingegangenen Briefsendungen	15,3 Stück		16,1 Stück		16,7 Stück	
Zeitungen.						
Durch Vermittelung der Postanstalten wurden bezogen:						
an Zeitungen, welche im Deutschen Reiche erschienen....	Exemplare. 2 717 668		Exemplare. 2 795 789		Exemplare. 2 809 409	
an Zeitungen, welche im Auslande erschienen	43 305		30 735		30 870	
zusammen.....	2 760 973		2 826 524		2 840 279	

Digitized by Google

	1875.		1876.		1877.	
	Nummern.	pCt.	Nummern.	pCt.	Nummern.	pCt.
Gesammtzahl der von diesen Zeitungen beförderten einzelnen Zeitungsnummern	364 694 780	—	381 661 895	—	396 851 397	—
nämlich:						
von Zeitungen ꝛc., welche im Deutschen Reiche erschienen und für Bezieher im Deutschen Reiche bestimmt waren	349 688 932	95,9	370 098 952	97,0	384 524 080	96,9
von Zeitungen ꝛc., welche im Auslande erschienen und für Bezieher im Deutschen Reiche bestimmt waren.....	6 651 920	1,8	4 151 084	1,1	4 487 841	1,1
von Zeitungen ꝛc., welche im Deutschen Reiche erschienen und für Bezieher im Auslande bestimmt waren	8 353 928	2,3	7 411 859	1,9	7 839 476	2,0
wie oben.....	364 694 780	100	381 661 895	100	396 851 397	100
Die Zahl der mit Zeitungen versandten außergewöhnlichen Zeitungsbeilagen betrug..	10 323 036		10 654 259		12 839 216	

Postanweisungen.

	Stück.	pCt.	Stück.	pCt.	Stück.	pCt.
Gesammtzahl	28 238 861	—	34 690 220	—	38 207 433	—
nämlich:						
innerhalb des Deutschen Reichs	27 707 231	98,12	33 861 216	97,61	37 239 565	97,47
nach dem Auslande.....	230 837	0,82	402 005	1,16	455 850	1,19
aus dem Auslande.....	299 101	1,06	424 732	1,22	509 396	1,33
im Durchgang durch das Deutsche Reich	1 692	0,01	2 267	0,01	2 622	0,01
wie oben.....	28 238 861	100	34 690 220	100	38 207 433	100
	Mark.	pCt.	Mark.	pCt.	Mark.	pCt.
Gesammtbetrag	1 294 761 115	—	1 935 305 953	—	2 152 935 752	—
nämlich:						
innerhalb des Deutschen Reichs	1 263 372 966	97,58	1 888 492 252	97,58	2 100 871 429	97,58
nach dem Auslande.....	15 096 712	1,17	24 347 055	1,26	26 746 444	1,25
aus dem Auslande.....	16 118 032	1,24	22 254 091	1,15	25 072 573	1,16
im Durchgang durch das Deutsche Reich	173 405	0,01	212 555	0,01	245 306	0,01
wie oben.....	1 294 761 115	100	1 935 305 953	100	2 152 935 752	100
Durchschnittlicher Betrag einer Postanweisung.....	45,86 Mark.		55,79 Mark.		56,36 Mark.	

Digitized by Google

Postauftragsbriefe.	1875. Stück.	pCt.	1876. Stück.	pCt.	1877. Stück.	pCt.
Gesammtzahl	1 696 059	—	2 394 374	—	2 970 369	—
nämlich:						
innerhalb des Deutschen Reichs:						
zur Geldeinziehung	1 693 491	99,85	2 387 366	99,71	2 894 188	97,44
zur Accepteinholung					65 368	2,20
nach dem Auslande	2 090	0,12	6 029	0,25	9 601	0,32
aus dem Auslande	478	0,03	979	0,04	1 212	0,04
wie oben	1 696 059	100	2 394 374	100	2 970 369	100
	Mark.	pCt.	Mark.	pCt.	Mark.	pCt.
Gesammtbetrag der Postauftragsbriefe zur Geldeinziehung	204 651 587	—	290 295 192	—	323 402 032	—
nämlich:						
innerhalb des Deutschen Reichs	204 613 338	99,98	290 220 099	99,97	323 294 795	99,97
aus dem Auslande	38 249	0,02	75 093	0,03	107 237	0,03
wie oben	204 651 587	100	290 295 192	100	323 402 032	100
Briefe mit Werthangabe.	Stück.	pCt.	Stück.	pCt.	Stück.	pCt.
Gesammtzahl	13 251 100	—	10 587 400	—	9 925 000	—
nämlich:						
innerhalb des Deutschen Reichs	12 216 300	92,2	9 605 700	90,7	8 943 300	90,1
nach dem Auslande	448 800	3,4	419 000	4,0	419 700	4,2
aus dem Auslande	551 300	4,1	521 800	4,9	519 400	5,3
im Durchgang durch das Deutsche Reich	34 700	0,3	40 900	0,4	42 600	0,4
wie oben	13 251 100	100	10 587 400	100	9 925 000	100
	Mark.	pCt.	Mark.	pCt.	Mark.	pCt.
Gesammtwerthbetrag	9 452 851 200	—	8 366 530 700	—	8 126 251 800	—
nämlich:						
innerhalb des Deutschen Reichs	8 886 979 800	94,0	7 775 235 400	92,9	7 439 996 800	91,6
nach dem Auslande	283 530 800	3,0	288 438 800	3,5	308 977 700	3,8
aus dem Auslande	263 737 400	2,8	282 698 300	3,4	361 670 000	4,4
im Durchgang durch das Deutsche Reich	18 603 200	0,2	20 158 200	0,2	15 607 300	0,2
wie oben	9 452 851 200	100	8 366 530 700	100	8 126 251 800	100
Durchschnittlicher Betrag eines Briefes mit Werthangabe	713 Mark.		790 Mark.		819 Mark.	

Digitized by Google

Packete ohne Werthangabe.	1875. Stück.	pCt.	1876. Stück.	pCt.	1877. Stück.	pCt.
Gesammtzahl	52 920 200	—	56 431 400	—	59 574 700	—
nämlich:						
innerhalb des Deutschen Reichs	51 308 500	97,0	54 611 100	96,8	57 615 500	96,7
nach dem Auslande	1 034 200	2,0	1 182 000	2,1	1 281 800	2,2
aus dem Auslande	452 100	0,8	511 400	0,9	549 500	0,9
im Durchgang durch das Deutsche Reich	125 400	0,2	126 900	0,2	127 900	0,2
wie oben	52 920 200	100	56 431 400	100	59 574 700	100
	Kilogramm.	pCt.	Kilogramm.	pCt.	Kilogramm.	pCt.
Gesammtgewicht	213 932 300	—	225 444 700	—	239 836 000	—
nämlich:						
innerhalb des Deutschen Reichs	205 747 300	96,2	216 806 200	96,2	231 614 300	96,6
nach dem Auslande	4 860 600	2,3	5 885 400	2,6	5 473 400	2,3
aus dem Auslande	2 848 400	1,3	2 301 400	1,0	2 258 600	0,9
im Durchgang durch das Deutsche Reich	476 000	0,2	451 700	0,2	489 700	0,2
wie oben	213 932 300	100	225 444 700	100	239 836 000	100
Durchschnittliches Gewicht eines Packets ohne Werthangabe	4,0 Kilogramm.		4,0 Kilogramm.		4,0 Kilogramm.	
Packete mit Werthangabe.	Stück.	pCt.	Stück.	pCt.	Stück.	pCt.
Gesammtzahl	7 244 700	—	8 546 700	—	8 169 300	—
nämlich:						
innerhalb des Deutschen Reichs	6 259 300	86,4	7 550 100	88,3	7 188 700	88,0
nach dem Auslande	265 300	3,7	251 200	2,9	245 400	3,0
aus dem Auslande	572 400	7,9	594 600	7,0	592 600	7,3
im Durchgang durch das Deutsche Reich	147 700	2,0	150 800	1,8	142 600	1,7
wie oben	7 244 700	100	8 546 700	100	8 169 300	100
	Kilogramm.	pCt.	Kilogramm.	pCt.	Kilogramm.	pCt.
Gesammtgewicht	43 374 900	—	45 593 600	—	41 261 600	—
nämlich:						
innerhalb des Deutschen Reichs	38 807 400	89,5	40 770 500	89,4	36 662 600	88,9
nach dem Auslande	1 114 300	2,5	954 700	2,1	957 000	2,3
aus dem Auslande	2 461 300	5,7	2 735 000	6,0	2 666 900	6,4
im Durchgang durch das Deutsche Reich	991 900	2,3	1 133 400	2,5	975 100	2,4
wie oben	43 374 900	100	45 593 600	100	41 261 600	100
Durchschnittliches Gewicht eines Packets mit Werthangabe	6,0 Kilogramm.		5,3 Kilogramm.		5,2 Kilogramm.	

Digitized by Google

	1875.		1876.		1877.	
	Mark.	pCt.	Mark.	pCt.	Mark.	pCt.
Gesammtwerthbetrag	5 204 376 000	—	4 891 649 300	—	4 932 229 800	—
nämlich:						
innerhalb des Deutschen Reichs	4 579 109 800	88,0	4 239 296 500	86,7	4 317 945 100	87,5
nach dem Auslande	233 968 500	4,5	235 832 300	4,8	264 345 100	5,4
aus dem Auslande	264 841 200	5,1	232 452 600	4,7	202 685 400	4,1
im Durchgang durch das Deutsche Reich	126 456 500	2,4	184 067 900	3,8	147 254 200	3,0
wie oben.....	5 204 376 000	100	4 891 649 300	100	4 932 229 800	100
Durchschnittlicher Betrag eines Packets mit Werthangabe.	718 Mark		572 Mark		604 Mark	
Postnachnahmesendungen.						
	Stück.	pCt.	Stück.	pCt.	Stück.	pCt.
Gesammtzahl	6 945 400	—	6 778 200	—	7 770 800	—
nämlich:						
innerhalb des Deutschen Reichs	6 650 200	95,8	6 551 300	96,7	7 480 300	96,3
nach dem Auslande	209 800	3,0	156 600	2,3	210 400	2,7
aus dem Auslande.....	85 400	1,2	70 300	1,0	80 100	1,0
wie oben.....	6 945 400	100	6 778 200	100	7 770 800	100
	Mark.	pCt.	Mark.	pCt.	Mark.	pCt.
Gesammtnachnahmebetrag .	66 593 800	—	63 313 200	—	69 261 800	—
nämlich:						
innerhalb des Deutschen Reichs	61 780 500	92,8	59 487 500	94,0	64 637 800	93,3
nach dem Auslande.....	3 475 200	5,2	2 626 500	4,1	3 325 800	4,8
aus dem Auslande.....	1 338 100	2,0	1 199 200	1,9	1 298 200	1,9
wie oben.....	66 593 800	100	63 313 200	100	69 261 800	100
Durchschnittlicher Betrag einer Postnachnahmesendung ...	9,59 Mark		9,34 Mark		8,91 Mark	
Unbestellbare Postsendungen.						
Von den im Deutschen Reiche aufgegebenen Briefen						
waren nach dem Aufgabeorte als unbestellbar zurückgekommen.....	Stück.	pCt.	Stück.	pCt.	Stück.	pCt.
	1 074 900	0,21	1 228 900	0,24	1 080 400	0,21
Von diesen Briefen						
konnten nachträglich bestellt oder an die Absender zurückgegeben werden	865 800	80,5	980 700	79,8	834 700	76,5
blieben endgültig unbestellbar.....	209 100	19,5	248 200	20,2	245 700	23,5
Die endgültig unbestellbaren Briefe bilden von der Gesammtzahl der aufgegebenen Briefe	0,041 pCt.		0,048 pCt.		0,047 pCt.	

Digitized by Google

Postwerthzeichen.	1875. Stück.	1876. Stück.	1877. Stück.
An das Publikum wurden verkauft bz. zur Verrechnung des baar erhobenen Frankos verwendet:			
Freimarken zu 3 Pf.....	77 784 442	75 347 684	86 582 931
» 5 »	66 372 417	71 149 564	77 836 450
» 10 »	364 417 827	373 415 229	384 602 217
» 20 »	61 842 739	71 524 559	77 744 559
» 25 »	24 946 492	22 020 328	22 753 917
» 40 »	301 030	—	—
» 50 »	21 820 727	24 991 921	27 824 658
» 1 Mark	144 050	161 200	167 150
» 2 »	541 653	585 831	578 905
» 10 Kreuzer ...	1 199 580	—	—
Portomarken zu 3 Pf.	22 860	15 180	12 360
» 5 »	—	8 720	23 460
» 10 »	36 900	35 240	79 920
gestempelte Briefumschläge			
zu 5 Pf.	4 351 123	3 737 625	3 891 788
» 10 »	16 709 994	15 020 088	13 928 274
gestempelte Postkarten			
zu 3 Pf.	419 275	405 218	913 002
» 5 »	61 677 370	75 982 968	90 444 612
» 6 »	—	17 350	600
» 10 »	32 212	34 544	92 569
gestempelte Streifbänder			
zu 3 Pf.	6 792 820	6 874 380	6 953 870
gestempelte Postanweisungsformulare zu 10 Pf.	148 000	162 100	138 000
» 15 »	187 377	197 485	216 509
» 20 »	2 067 668	2 840 683	3 467 129
» 30 »	104 150	126 300	147 350
» 40 »	59 553	85 650	108 800
gestempelte Rohrpost-Briefumschläge zu 30 Pf.	—	13 609	83 537
gestempelte Rohrpostkarten			
zu 25 Pf.	—	19 993	164 440
zusammen	711 980 259	744 773 449	798 757 007
Der Nennwerth dieser Postwerthzeichen betrug	78 600 246 Mark.	83 209 561 Mark.	88 683 049 Mark.

Digitized by Google

Finanz-Ergebnisse.[1])	1875. Mark.		1876/77.[2]) Mark.		1877/78.[3]) Mark.	
Die Gesammt-Einnahme betrug	115 938 355		160 325 973		137 447 846	
Die Gesammt-Ausgabe	107 146 616		152 634 166		127 955 190	
Der Ueberschuß	8 791 739		7 691 807		9 492 656	
Von der Einnahme entfallen:						
auf den Erlös aus dem Verkauf der Postwerthzeichen, sowie auf baar erhobene Beträge an Porto und sonstige Gebühren für Beförderung und Bestellung der Postsendungen	Mark. 106 073 738	pCt. 91,5	Mark. 135 148 839	pCt. 84,3	Mark. 128 435 682[3])	pCt. 93,5
auf Personengeld und Ueberfrachtporto	7 563 036	6,5	7 962 907	5,0	5 854 578	4,3
Von der Ausgabe entfallen:						
auf Gehälter und Vergütungen	63 290 250	59,1	83 199 033	54,5	69 680 026	54,5
auf die Kosten für Beförderung der Posten auf Eisenbahnen, Landstraßen und Wasserstraßen, einschl. der Ausgaben für den Bau und die Unterhaltung der Postwagen	27 174 253	25,4	34 520 891	22,6	27 683 635	21,6
auf den Ankauf und die Unterhaltung der Postgebäude und Ausstattungsgegenstände, auf Miethsvergütungen und auf die Kosten für Heizung, Erleuchtung, sowie auf andere kleine Ausgaben	10 942 872	10,2	17 681 927	11,6	14 403 733	11,3

53. Das Telegraphenwesen in Italien 1876 und 1877.

Von Herrn Telegraphensekretär Hennicke in Berlin.

Nachdem die Organisation der italienischen Telegraphenverwaltung, wie dieselbe auf Grund der Königlichen Verordnung vom 11. April 1875 erfolgt ist, im Archiv für Post und Telegraphie von 1876 Seite 261 eine eingehende Besprechung gefunden hat, wird mit der folgenden Darstellung beabsichtigt, die Wirkung dieser Organisation in den Jahren 1876 und 1877 zu veranschaulichen.

Die Centralverwaltung, welche durch die Königliche Verordnung vom 31. Dezember 1876 eingesetzt worden ist, hat nur die eine Veränderung erfahren, daß das Versuchszimmer, das Haupt-Materialienmagazin und die Haupt-Apparatenwerkstatt zu einer Dienststelle, dem technisch-wissenschaftlichen Kabinet (officio-tecnico-scientifico) vereinigt und einem Abtheilungsvorsteher unterstellt worden sind.

Der Sitz der Centralverwaltung, früher in Florenz, ist seit Oktober 1877 in Rom.

[1]) In den Zahlenangaben für 1876/77 sind die Einnahme- bz. Ausgabebeträge der Deutschen Reichs-Postverwaltung für den Zeitraum vom 1. Januar 1876 bis 31. März 1877 enthalten.

[2]) Einschl. der Einnahmen bz. Ausgaben der Deutschen Reichs-Telegraphenverwaltung.

[3]) Einschl. der Einnahme an Telegrammgebühren der Deutschen Reichs-Telegraphenverwaltung.

Digitized by Google

Das Rathskollegium (Consiglio tecnico-amministrativo), welches in allen wichtigeren technischen oder die Verwaltung berührenden Fragen sein Gutachten abzugeben hat, hielt im Jahre 1876 53, im Jahre 1877 54 Sitzungen ab.

Die drei Ober-Inspektoren brachten im Jahre 1876 275 Tage, im Jahre 1877 145 Tage auf Inspektionsreisen zu.

Die folgenden Angaben sind den offiziell zusammengestellten Tafeln der »Relazione statistica sui Telegrafi del Regno d'Italia« für die Jahre 1876 und 1877 entnommen.

Das Telegraphennetz des Königreichs Italien umfaßte

Ende 1877	Ende 1876
km	km
23 129	22 138 Linien
und 65 576	63 821 Leitungen.

Außerdem hat Italien 19 unterseeische Kabel mit einer Gesammtlänge von 178 036 m.

Nicht inbegriffen in den obigen Zahlen sind die Linien der Eisenbahntelegraphen, welche 959 km betragen. Die Länge der Drahtleitungen ist 15 020 km. Im Jahre 1876 waren 865 km Linie mit 14 864 km Leitung vorhanden; es hat demnach eine Vermehrung von 94 km Linie und 156 km Leitung oder 10,86 bz. 1,05 Prozent stattgefunden.

Die Gesammtzahl der Telegraphenanstalten belief sich

	Ende 1877	Ende 1876
auf	1324	1221
Davon I. Klasse	22	26
II. »	24	21
III. »	150	141
IV. »	1128	1033
Zusammen wie oben	1324	1221

Hierzu kommen noch 23 sogenannte »Königliche Aemter«, welche, in Königlichen Schlössern eingerichtet, ausschließlich für den Gebrauch der Mitglieder des Königlichen Hauses bz. deren Hofstaaten bestimmt sind.

In der Zahl der Semaphorstationen (32) und deren Personal von 66 Beamten und 32 Laufburschen ist eine Veränderung nicht eingetreten.

Außer den oben aufgeführten Telegraphenämtern sind noch 907 (gegen 885 des Vorjahrs) Eisenbahn-Telegraphenstationen vorhanden, von denen 685 (gegen 639 des Vorjahrs) dem Privatverkehr geöffnet sind.

Hiernach betrug die Zunahme der dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahn-Telegraphenanstalten 7,19 Prozent.

Das Personal der italienischen Telegraphenverwaltung vertheilt sich, wie folgt. Es waren beschäftigt:

	Ende 1877	Ende 1876
bei der Generaldirection	87 Personen,	91 Personen,
bei den Bezirks-Telegraphendirectionen	192 »	205 »
bei den Aemtern	3640 »	3510 »
Linien-Instandhaltungs-Personal ...	627 »	633 »
Zusammen	4546 Personen.	4439 Personen.

Vermehrung gegen das Vorjahr 107 oder 2,41 Prozent.

Digitized by Google

In dem Beamtenpersonale sind 268 weibliche Personen gegen 221 des Vorjahrs enthalten.

Im Jahre 1876 ist auf dem Hauptamte in Turin eine Frauenabtheilung, und in 1877 eine solche auf dem Hauptamte in Genua eingerichtet worden. Die letztere besteht aus 1 Vorsteherin und 12 Hülfsarbeiterinnen.

An Apparaten waren in Verwendung:

	Ende 1877	Ende 1876
System Morse	2 127 Stück,	1 962 Stück,
» Hughes	46 »	48 »
Multiplex des Systems Meyer	16 »	—
Zusammen	2 189 Stück.	2 010 Stück.
Vermehrung gegen das Vorjahr	179 »	
oder	8,9 pCt.	
Batterie-Elemente	117 669 Stück,	113 815 Stück,
Vermehrung gegen das Vorjahr	3 854 »	
oder	3,38 pCt.	

Der Eisenbahntelegraph besitzt 1404 Apparate des Systems Morse gegen 1378 im Jahre 1876, was einer Vermehrung von 26 oder 1,88 pCt. gleichkommt.

Telegrammverkehr.

	1877	1876
Aufgegebene Privat-Telegramme	4 522 525	4 484 223
» Staats- »	235 148	195 863
» Amts- »	105 837	117 454
Angekommene Telegramme im internen Verkehr 1877: 5 372 879 1876: 5 216 646 in den obigen Zahlen bereits enthalten,		
aus dem nicht internen Verkehr	367 613	393 212
vom Eisenbahntelegraphen	167 651	164 810
Transitverkehr	210 524	176 594
Zusammen	5 609 298	5 532 156
Mehr gegen das Vorjahr	77 142	
oder	1,39 pCt.	

Der Telegrammverkehr des Eisenbahntelegraphen, ausschließlich der lediglich den Eisenbahndienst betreffenden Telegramme, hat sich folgendermaßen gestaltet:

	1877	1876
Interne Telegramme	401 350	396 903
Nicht interne Telegramme	23 100	16 309
Staatstelegramme	2 229	1 504
Zusammen	426 679	414 716
Mehr gegen das Vorjahr	11 963	
oder	2,88 pCt.	

Digitized by Google

Finanzergebnisse.

	1877 Lire	1876 Lire
Einnahmen		
aus dem internen Verkehr	5 055 954	5 081 679
» » nicht internen Verkehr	2 490 450	2 420 281
verschiedene	44 139	44 608
Summe der Einnahmen	7 595 543 [1])	7 546 568
Mehr gegen das Vorjahr	48 975	
oder	0,64 pCt.	
Ausgaben		
im Ordinarium	6 514 962	6 097 231
Mehr gegen das Vorjahr	417 731	
oder	6,85 pCt.	
Mithin Ueberschuß	1 080 581 Lire.	

Die Einnahme des Eisenbahntelegraphen aus dem Telegrammverkehr stellt sich

	1877 Lire	1876 Lire
für Privattelegramme auf	544 777	540 025
» Staatstelegramme »	3 655	2 720
im Ganzen	548 432	542 745
Mehr gegen das Vorjahr	5 687	
oder	1,04 pCt.	

Wir ersehen aus den vorstehenden Ausführungen, daß Italien es sich angelegen sein läßt, in telegraphischer Beziehung den Anforderungen der Zeit Genüge zu thun. Trotz der wirthschaftlichen Krise, welche Europa heimsucht, und unter welcher auch die italische Halbinsel und namentlich einer ihrer Hauptplätze, Florenz, im Jahr 1877 empfindlich zu leiden hatte, ist das Leitungsnetz erweitert, sowie die Zahl der Aemter vermehrt worden. Ebenso hat der telegraphische Verkehr, der interne sowohl, wie der internationale, nicht unerheblich zugenommen.

Zum Schluß finde noch die Bemerkung Platz, daß im internationalen Depeschenverkehr Italiens Deutschland für das Jahr 1877 den dritten Platz einnimmt. In den beiden vorhergegangenen Jahren entfielen von dem Gesammtverkehr Italiens auf den Verkehr mit Frankreich 33, auf den mit Oesterreich-Ungarn 21, auf den mit Großbritannien 12, und auf den mit Deutschland nur 9 pCt. An dem Verkehr des Jahres 1877 nahm letzteres mit 13 pCt. Theil, und erreichte mit diesem Satze Großbritannien, während in Bezug auf Frankreich und Oesterreich-Ungarn die Verhältnisse ziemlich dieselben blieben.

[1]) Die Summe der drei Einnahme-Addenden ist nicht, wie oben, 7 595 543, sondern nur 7 590 543, also 5000 weniger. Da indeß die erstere Summe auf Seite XL des italienischen Berichts als thatsächlich aus den Einnahmen erzielt angegeben ist, so dürfte hier wohl nur ein Druckfehler in einem der drei obigen, der Tabelle auf S. 21 der Statistik entnommenen Posten anzunehmen sein.

Digitized by Google

54. Die Grafschaft Mansfeld.

(Von Herrn Postsekretär Zilling in Magdeburg.)

Die ehemalige deutsche Grafschaft Mansfeld, jetzt kaum noch dem Namen nach als geographische Bezeichnung im Munde des Volkes bekannt, gehörte ehedem zu dem Obersächsischen Kreise und umfaßte ein Gebiet von ca. 20 Quadratmeilen (1100 qkm) mit 200 Ortschaften und 50000 Einwohnern. Dieselbe erstreckte sich gegen Osten bis zur Saale und an dieser entlang bis zur anhaltischen Grenze; gegen Norden bis zum Herzogthum Magdeburg; gegen Westen bis zum Fürstenthum Halberstadt (fast der ganze Vorharz gehörte zu ihr); gegen Süden bis an das Stift Merseburg, das Thüringer Land und die Grafschaft Schwarzburg.

Heute bildet dieses historische Stück Erde einen Bestandtheil der preußischen Provinz Sachsen, insonderheit des Regierungsbezirks Merseburg, und setzt sich zusammen aus den beiden mansfelder Kreisen (See- und Gebirgskreis) und dem Kreise Sangerhausen.

Nach den gewaltigen Stürmen der Völkerwanderung besetzten im 5. und 6. Jahrhundert slawische Völker, die Sorben-Wenden, unter ihrem Herzoge Miesko, das von den Gothen, Burgunden, Markomannen ꝛc. verlassene Land östlich der Elbe und Saale. Wiederholt wurden die Slaven von Kaiser Karl dem Großen in der Grafschaft Mansfeld, in welcher er den Götzendienst abschaffte und christliche Religion einführte, empfindlich gezüchtigt, trotzdem aber erholten sie sich immer von Neuem wieder, so daß selbst Kaiser Otto I. nur mit großen Opfern ihre Unterwerfung erzwingen konnte.

Im Jahre 982 fielen die Wenden abermals im Mansfeldischen ein, »handelten an etlichen Orten die Geistlichen sehr übel, zogen ihnen die Haut über die Ohren, schlugen ihnen Nägel durch die Köpfe und marterten sie unbeschreiblich«. Im folgenden Jahre wurden über 3000 Wenden von den sächsischen und thüringischen Herrschern vernichtet; deren gänzliche Vertreibung aus dem Mansfeldischen gelang indessen erst im 12. Jahrhundert mit Hülfe der sächsischen Herzöge Heinricus Superbus und Heinricus Leo.

Nach der Vertreibung der Wenden kam das Gebiet, welches später die Grafschaft Mansfeld bildete, in den ausschließlichen Besitz der Sachsen. Als der erste geschichtlich nachweisbare Dynast des nachmals so berühmt gewordenen Geschlechts der Grafen von Mansfeld wird ein Graf Hoier oder Hoyer genannt, welcher unter der Regierung des Magdeburger Erzbischofs Engelhard (1059 bis 1071) zehn Hufen Land zu Ewersleben und Ostgisdorf (Augsdorf) an das Erzstift schenkte.

Der älteste Hoiersche Grafenstamm starb mit Burckard I., dem letzten Deszendenten Hoiers III., bereits im Jahre 1219 aus. Eine Tochter desselben (Burckards) verheirathete sich jedoch kurz vor ihres Vaters Tode an den Grafen Burchard VI. von Querfurt, und so gingen die Besitzungen des letzten mansfelder Stammhalters an die querfurtische Grafenlinie über, so daß dieser Burchard VI., der sich von nun an auch den Titel »Graf von Mansfeld« beilegte, als der Stifter der neuen mansfeld-querfurtischen Linie anzusehen ist.

Die Stamm- oder Hofburg der Grafen von Mansfeld, deren Erbauer nirgends genannt wird, wird zuerst in einer Stiftungsurkunde vom Jahre 1229 erwähnt,

Digitized by Google

in welcher auch der Erbauung eines Klosters des Cistercienser-Ordens (juxta castrum Mansfelth) gedacht wird.

Die alte Grafenburg liegt auf einem steilen, einige hundert Fuß hohen Berge, der mit kräftigen Laub- und Nadelhölzern und mancherlei Gesträuch bewachsen ist und an dessen Fuße das freundliche, 1680 Seelen zählende Städtchen »Mansfeld« liegt. Heute erinnern nur noch die mächtigen, unverwüstlichen Ruinen an die längst entschwundene Zeit hohen Glanzes. Die verwitterten Ringmauern, die Ueberreste von Wallgräben und Basteien, die zum größten Theil verschüttet oder mit Waldbäumen und üppig wucherndem Gesträuch angefüllt sind, die vielen mächtigen Wölbungen, welche kraftvoll Jahrhunderte überdauert haben, verleihen jetzt noch dem Ganzen ein malerisch schönes Aussehen.

»Eine Burg eines Königs würdig!« so nennt Melanchthon, Luthers Freund, das Grafenschloß.

Daß in den frühern Jahrhunderten die Burg von nicht geringer Bedeutung gewesen, geht daraus hervor, daß dieselbe Festung und Residenz zugleich war. 43 Kanonen, sämmtlich mit dem mansfelder Wappen geziert, waren jeden Augenblick bereit, ihre ehernen Schlünde gegen den Widersacher zu öffnen. Und daß die Stückmeister der Mansfeldischen ihr Handwerk trefflich verstanden, das haben die vielen fruchtlosen Belagerungen zur Genüge dargethan. Nach Brauch damaliger Zeit hielten die Grafen auf der Burg einen Burggrafen (advocatus oder Burcgravius), der dieselbe in Gemeinschaft mit seinen Burgmannen gegen feindliche Anfälle schützen mußte. Statt des Soldes wurden ihnen gewöhnlich gewisse Güter zu ihrem Unterhalte überwiesen. Außerdem werden noch genannt: ein Gograf, ein Kapellan und zwei Aerzte, die den Magistertitel führten, sowie ein Kloster.

Im Laufe der Zeit sahen sich die Grafen veranlaßt, eine Erbtheilung vorzunehmen, die im Jahre 1420 zunächst unter den Enkeln des Grafen Gebhardt III. stattfand. Die sämmtlichen Aemter wurden in drei Theile zerlegt, so zwar, daß hieraus drei, in sich besonders getrennte Grafenlinien entstanden. Ungetheilt blieben Jagd, Fischerei, Bergwerk und Burg Mansfeld, welche letztere zu dieser Zeit schon aus zwei besonderen, für sich abgegrenzten Schlössern, dem späteren Vorder- und Mittelort, bestand. Auf den Antrag des Grafen Albrecht VII. wurde mit Beginn des Jahres 1511 noch ein drittes Schloß in der südlichen Verlängerung der beiden ersteren erbaut, welches der Hinterort genannt wurde.

Es wird berichtet, daß dieses dritte Schloß mit besonderer Pracht und im vollendetsten Stile der damaligen Baukunst aufgeführt gewesen sei, so daß es an Schönheit und Fülle architektonischer Formen seine beiden Nachbarn, die gleichwohl, um die fürstlichen Wohnungen würdig zu gestalten, mit allem erdenklichen Luxus ausgestattet waren, bedeutend übertroffen habe. Ein großer Saal, der mit kostbaren wohlriechenden Holzarten ausgelegt war, soll das ganze Schloß mit einem immerwährenden lieblich angenehmen Duft erfüllt haben.

In den Stürmen der damaligen unruhigen Zeiten war die Burg der Zielpunkt fortwährender Eifersüchteleien und Reibereien, die häufig genug zu offenen Fehden führten, aus welchen sie, wenn auch niemals ungeschädigt, so doch stets mit Ehren hervorgegangen ist. Schon im 14. Jahrhundert wurde dieselbe zweimal, 1342 durch den Bischof Albrecht von Braunschweig und 1362 durch die Markgrafen von Meißen belagert.

Als der große Reformator Dr. M. Luther den Ruhm seines Namens durch

Digitized by Google

ganz Europa verbreitete, da stand Schloß Mansfeld im Zenith seines Glanzes. Die reformatorischen Ideen und Lehren Luthers, der auf Mansfelds Boden das Licht der Welt erblickte, hier groß ward und auch sein Leben wieder beschloß, waren schon früh bis auf die stolze Felsenburg gedrungen und fanden hier bei Luthers »lieben Landsleuten« willige Aufnahme. Bereits im Jahre 1519 traten die beiden, von einem ritterlich frommen Geiste durchdrungenen Gebrüder Albrecht und Gebhardt, Grafen von Mansfeld, vor allen andern deutschen Fürsten und Großen, offen zu Luthers Lehre über.

So oft Dr. M. Luther in Mansfeld oder dessen Nähe weilte, war er stets der Gast der Grafen. Im fröhlichen Kreise, bei heiteren Gelagen, stets war der biedere Bergmannssohn ein liebenswürdiger Gesellschafter, der die ernsten Seiten des Lebens gern einmal mit einer frohen Stunde vertauschte. Und denkt man nur an den, dem mächtigen Gottesmann in den Mund gelegten Ausspruch: »wer nicht liebt Wein, Weib und Gesang, der bleibt ein Narr sein Lebenlang!« so wird man begreifen, daß er dem Bacchus und Gambrinus gerade nicht allzu feindlich gesinnt war. Allerdings durfte ihm das Trinken auch nicht zu weit gehen und wie er sich hierüber besonders gegen die Geistlichen in gar harten Zurechtweisungen erging, ebenso soll es an Donnerworten und ernsten Ermahnungen nicht gefehlt haben, wenn Völlerei und Ueppigkeit bei seinen »lieben mansfelder Landesherren« das Maß des Guten überschritten hatten. »Ihr düngt gut ihr Herren«, sagte er einstmals, als ihm auf der Schloßtreppe der Wein entgegen geflossen kam, »nach dreihundert Jahren wird hier gut Gras wachsen!« (Diese Prophezeiung ist leider fast buchstäblich in Erfüllung gegangen.)

Graf Albrecht VII. war ein Mann in des Wortes vollster Bedeutung, ein Mann von gewaltiger Thatkraft, eine ächte Heldengestalt. All' sein Thun und Vorhaben trug einen kühnen, großen und außergewöhnlichen Charakter an sich, wodurch sein ganzes Leben so vielbewegt, so thatenreich wurde.

Im schmalkaldischen Kriege war Albrecht der Bundesgenosse des gleichfalls zur Reformationslehre übergetretenen Kurfürsten Johann Friedrich von Sachsen, während seine sämmtlichen Vettern sich zum Kaiser Karl V. und zu dessen Verbündetem, dem Herzog Moritz von Sachsen, schlugen. Durch die den Anhängern Luthers in der Schlacht bei Mühlberg am 24. April 1547 beigebrachte empfindliche Niederlage verlor auch Graf Albrecht alle seine Besitzungen, die er erst kurz vor seinem Tode wieder erhielt. Doch nicht dieser allein hatte durch den unglücklichen Ausgang des Krieges die ganze Schwere und Härte des Kaiserlichen Machtspruchs, sowie des gleichzeitig über ihn verhängten Bannes zu tragen, sondern die ganze Grafschaft, insonderheit das Schloß Mansfeld, hatte entsetzlich darunter zu leiden. Die Kaiserlichen verheerten und verwüsteten Alles, was ihnen in den Weg kam und nahmen endlich nach monatelangem hartnäckigen Widerstande die Burg ein.

Wiederholt ist so der Grafensitz der Schauplatz blutiger Kämpfe gewesen und besonders noch einmal im dreißigjährigen Kriege, wo derselbe sechsmal, niemals aber mit Sturm erobert, sondern immer nur durch Vertrag übergeben wurde. Von 1635 bis 1650 war die Burg im Besitz der Schweden. Bald darauf hatte die alte Burgfeste ihre Rolle für immer ausgespielt. Im Jahre 1672 wurde auf dem Obersächsischen Kreistag der Beschluß gefaßt, die Festung Mansfeld zu schleifen, da dies sowohl aus taktischen Gründen, wie auch des Umstandes willen geboten erscheine, die Bewohner der Grafschaft Mansfeld fernerhin vor weiteren Drangsalen zu schützen.

Digitized by Google

Mit der Niederlegung der Werke, zu welcher die mansfelder Stände allein die Summe von 4500 Thaler aufbringen mußten, wurde 1674 begonnen.

Das Stammschloß eines der mächtigsten Adelsfamilien Deutschlands, von welchem nur der Vorderort erhalten blieb, fiel, um nie wieder in seinem Glanze Mansfelds Gaue zu beherrschen.

Nachdem der letzte evangelische Graf (Johann Georg III.) am 1. Januar 1710 das Zeitliche gesegnet hatte, stand die Burg größtentheils leer, bis sie schließlich im März 1780, als mit Joseph Wenzel Nepomuk, Fürsten von Fondi und Grafen von Mansfeld, K. K. Kämmerer, der mansfelder gräfliche Stamm in männlicher Linie ausgestorben war, an das Herzogthum Magdeburg fiel.

Die übrigen mansfeldischen Lehen, welche der großen Schulden der Familie halber bereits im 16. Jahrhundert von den Lehnsherren sequestrirt worden waren, fielen hierauf zu einem Theil an den sächsischen Kurfürsten August, zum anderen an den König Friedrich II. von Preußen. Dagegen kamen die Allodialgüter durch die Vermählung von Joseph Wenzels Halbschwester an das österreichische Haus Colloredo, das fortan das mansfeldische Wappen und den Namen Colloredo-Mansfeld annahm.

Beide Theile (der an Kursachsen und Preußen gefallene Theil) der Grafschaft wurden 1807 mit dem ephemeren Königreiche Westfalen unrühmlichen Andenkens vereinigt, kamen aber nach dem glorreichen Freiheitskampfe 1815 an Preußen.

551 Jahre hatte der mansfeld-querfurter Grafenstamm die Grafschaft regiert. Aus ihm sind entsprossen: ein Kaiser (Lothar, mütterlicher Seits von den Querfurtern abstammend), ein Herzog von Sachsen (Hoier I.), ein Kurfürst von Cöln, sechs Reichsfürsten, fünf Ritter des goldenen Vließes, des höchsten Ordens jener Zeit, fünf Feldmarschälle, sechs magdeburger Erzbischöfe, fünf Bischöfe, ein Hochmeister in Preußen (Meinhardt, um 1298, der sich durch das Anlegen der Weichseldämme verdient gemacht hat), ein Missionar und Märtyrer.

Die tapfersten Kriegshelden sind außer dem obengenannten Graf Albrecht VII. (gest. 1560) die Grafen Vollrath (gest. 1578), Peter Ernst I. (gest. 1604), Karl (gest. 1595) und Peter Ernst II., einer der kühnsten Parteigänger des dreißigjährigen Krieges (gest. 1626; er erwartete seinen Tod in vollem Waffenschmuck und stehend, auf zwei Offiziere gestützt).

So hat »des Mannes Feld« einst durch Kaiserwort einem armen Ritter geschenkt, gar manchen »Mann ins Feld« gestellt, und sein Fischfang und Flegelklang ist seit alten Zeiten nicht minder berühmt gewesen, als sein Glockenklang und Vogelsang [1]).

Als nach Beendigung des unheilvollen dreißigjährigen Krieges, welcher den Wohlstand vollständig vernichtet hatte, der Landmann wieder zu seinem Pfluge, der Bürger zu seinen Geschäften zurückkehren konnte, da erblühete, wenn auch nur allmählich, aus den Ruinen und Wüsteneien ringsherum ein neues Leben.

Freilich ließen, man könnte sagen, die ersten Anfänge dieses wieder neu beginnenden Lebens viel zu wünschen übrig. Bei der sowohl durch den Krieg, wie durch die fast zu gleicher Zeit grassirende Pest herbeigeführten Entvölkerung des Landes sank der Preis aller Bodenerzeugnisse so tief (so kostete z. B. 1 Scheffel Weizen Eisleber Maß 18 Pf., Roggen 16 Pf., 1 Huhn 2 Pf., 1 Maß Wein 5 Pf., später

[1]) F. G. Tauer, Derr ohle Mansfäller. Eisleben 1859.

Digitized by Google

1 Scheffel Roggen 10, Weizen 16, Hafer 5 Groschen), daß der Bauer, neben der eigenen Nahrung, kaum irgend einen Erwerb sich zu verschaffen vermochte. Andererseits war der Umstand, daß die allmählich wieder auflebenden Gewerbe sich lange Zeit mit der Versorgung des inländischen Bedarfs begnügen mußten, da die fremden Staaten sich durch hohe Zölle gegen die Einfuhr deutscher Waaren schützten, dazu angethan, Gewerbe und Handel aufs Empfindlichste zu schädigen.

Die den Bewohnern des Unterharzes noch jetzt eigene Rührigkeit, ihr fröhliches, unverzagtes Gemüth, ihr ausdauernder Fleiß, verbunden mit deutscher Kraft und deutschem Geiste, zauberte jedoch gleichsam wieder die von den ältesten Chronisten so viel gerühmte und durch mancherlei Lieder besungene Landschaft hervor, »die wie eine Perle in der Krone in dem reichen Sachsenlande« liegt und von welcher der alte Camerarius sagt: »wen Gott lieb hat, dem giebt er eine Wohnung in der Grafschaft Mansfeld«.

Wie früher unter den Erwerbszweigen der mansfelder Land- und Getreidebau obenan standen, während die Kupferbergwerke, Salpetersiedereien, sowie die im 17. und 18. Jahrhundert besonders schwunghaft betriebenen Sand- und Mühlsteinbrüche bei Siebigerode und Annarode, ferner Bierbrauereien und Branntweinbrennereien lohnende Ausbeute lieferten, so beschäftigen sich heute noch die Bewohner des Ländchens hauptsächlich mit Landwirthschaft, Viehzucht, Waldkultur, Zuckerrübenbau und der Gewinnung und Bearbeitung der in dem mütterlichen Schooße der Erde in so reicher Fülle ruhenden Schätze.

Was zunächst die Fruchtbarkeit und den Nutzungswerth des Bodens betrifft, so werden im mansfelder Gebirgskreise für 1 Hektar Acker über 45 *M.*, im Seekreise 30—45 *M.* Reinertrag erzielt, so daß kein Kreis der Grafschaft unter den Staatsdurchschnitt (17,10 *M.*) fällt. Ein Zuschuß an Getreide aus Nachbarländern ist deshalb nicht erforderlich.

Hieraus erklärt sich auch die große Anzahl und der Reichthum an industriellen Etablissements, an Ritter- und Bauerngütern ꝛc.

Nach amtlichen Erhebungen waren im Jahre 1873 vorhanden:

	Acker Proz.	Gärten Proz.	Wiesen Proz.	Weiden Proz.	Holzungen Proz.
1. im Seekreise	85,2	1,9	1,5	2,8	1,3
2. im Gebirgskreise ...	55,4	1,1	4,6	3,6	30,3

Zu derselben Zeit besaß die Grafschaft 69 Rittergüter, davon 26 im Seekreise, 43 im Gebirgskreise, sowie 989 Bauerngüter, und zwar 614 im ersteren, 284 im letzteren Kreise.

Die Viehzucht der beiden Kreise ist in stetem raschen Wachsthum begriffen.

Nach der Zählung vom Jahre 1770 waren in der Grafschaft Mansfeld überhaupt vorhanden: 1674 Pferde, 4840 Rinder, 41 379 Schafe.

Dagegen weist die Zählung vom Jahre 1873, exkl. des Kreises Sangerhausen, der bei obiger Zusammenstellung ebenfalls unberücksichtigt geblieben ist, nach:

	Pferde	Maulthiere	Esel	Rindvieh	Schafe	Schweine
1. im mansfelder Gebirgskreise.	2380	17	11	10 501	36 745	10 415
2. im mansfelder Seekreise ...	4642	7	13	14 660	54 383	16 480
In Summa	7022	24	24	25 161	91 128	26 895

Digitized by Google

Mit der Landwirthschaft steht im Zusammenhange die im Mansfeldischen besonders stark betriebene Rübenzuckerfabrikation. Nirgends in ganz Deutschland blüht die Rübenzuckerindustrie in gleichem Maße wie in der Provinz Sachsen und hier namentlich wieder in der Grafschaft Mansfeld.

Nach Ueberwindung vieler anfänglicher Schwierigkeiten ist in neuerer Zeit, begünstigt von dem Aufschwunge industrieller Gewerbe, durch die Errichtung der den Verkehr belebenden Eisenbahnen, durch die Anwendung künstlicher Düngemittel und vervollkommneter Kulturgeräthe, sowie anderer hochwichtiger Verbesserungen auf dem Gebiete der Technik, die Unternehmungslust bedeutend gewachsen, und man kann sagen, die Rübenzuckerindustrie steht hier in voller Blüthe.

Die Zuckerrübe verlangt einen trockenen, humusreichen Lehmboden und nur da kann die Fabrikation des Rübenzuckers mit Vortheil betrieben werden, wo die klimatischen und Bodenverhältnisse der Kultur der Zuckerrübe günstig sind.

Im Mansfeldischen sind die Verhältnisse hierfür außerordentlich günstig. Hier ist es der milde, durchlassende, vollständig oxydirte und größtentheils lösliche Diluviallehm und Diluvialmergel, die zu den fruchtbarsten gehörende Bodenart der Provinz, welche im Zusammenhange mit den oben bereits angeführten Faktoren eine Hauptgrundlage des Rübenbaues bildet.

Von den 140 in der Provinz Sachsen vorhandenen Zuckerfabriken fällt der weitaus größte Prozentsatz auf die beiden mansfelder Kreise, in welchen 16 Fabriken im Betriebe sind. Was die Produktionsfähigkeit derselben betrifft, so werden nach vorgenommenen statistischen Erhebungen von denselben während einer Campagne ca. 4½ Millionen Rüben verarbeitet, während auf die 140 Fabriken der Provinz ungefähr 25 Millionen Centner fallen.

Neben Getreide- und Rübenbau werden im Mansfeldischen besonders Oelpflanzen (Raps, Rübsen) kultivirt, die bekanntlich gleichfalls zu ihrem Gedeihen einen guten Boden erfordern. Ebenso werden Kartoffeln in großen Mengen und von anerkannt vorzüglicher Güte geerntet. Auch Obstkultur wird in ausgedehnter Weise betrieben. Besonders zahlreich vertreten sind die Kirschen, welche man in den verschiedensten Arten findet. Sauerkirschen, welche meistens zur Bereitung von Kirschschnaps verwendet werden, sind theilweis vorherrschend. In gleichen Mengen ist Kernobst vorhanden.

Ausgedehnte Waldstrecken besitzt nur der mansfelder Gebirgskreis (30,3 pCt.). Die Wälderverwüstungsmethode der Neuzeit tritt leider auch im Unterharz auf und so ist dieser nicht mehr ein bloßes Waldland, sondern die Bewohner desselben haben einen großen Theil der Forsten dem Pfluge unterworfen. Nur da, wo steile Thalabhänge der Pflugschar unüberwindliche Schwierigkeiten bieten, oder sich überhaupt zur Kultur nicht eignen, da scheint die weitere Existenz bewaldeter Höhen nicht fraglich zu werden.

Aus den sogenannten Eichenschälwaldungen werden in jedem Jahre beträchtliche Quantitäten Lohrinden gewonnen, welche für die Lederindustrie das nothwendige Hülfsmittel, die Lohe, liefern. Leider ist den Eichenwäldern des Unterharzes ein recht übler Feind in der kleinen Afterraupe erstanden, welche, gleich dem Borkenkäfer in den böhmischen Kieferwaldungen, in so großen Mengen auftritt, daß es unausgesetzter Anstrengungen bedürfen wird, um sich dieses Waldverderbers zu erwehren.

Trotz des scheinbaren Mangels an größeren Forstkomplexen gebricht es der Grafschaft Mansfeld keineswegs an Naturschönheiten. Freilich darf man nicht an

Digitized by Google

die wildromantischen, grotesken Formen des Oberharzes, die sich besonders durch eine größere Zerstückelung der Bergmasse durch beträchtlichere, 1600 bis 3000 Fuß hohe Berge karakterisiren, denken; dem Unterharze, wozu auch ein großer Theil der Grafschaft Mansfeld selbst gehört, fehlen diese bedeutenderen Bodenerhebungen größtentheils.

Vom Wipperthale bis Eisleben und Ermsleben hin hat das Gebirgsland nur Erhebungen von ungefähr 100 m über dem Flachlande, während das Plateau von Harzgerode, im Südosten des Harzes, sich allmählich so abdacht, daß seine Höhe von dort bis Mansfeld von 400 auf 220 m fällt. Doch gerade dieses wellenförmige Verlaufen jener Felsmassen, die stete Abwechselung von schön bewaldeten Bergen und lieblichen Thälern verleiht der mansfelder Landschaft eine Fülle von prächtigen Scenerien, welche auf den unbefangenen Beschauer niemals ohne Eindruck bleiben werden. Besonders bietet das an Länge und Breite immerhin beträchtliche Wipperthal, in welchem das vom Auersberge kommende forellenreiche Flüßchen dahinrauscht, eine solche Reihe landschaftlicher Schönheiten, wie solche selbst manche Gegend Thüringens nicht anmuthiger aufzuweisen hat.

Ein Ausflug von Mansfeld nach Wippra, wo sich eine Kaltwasserheilanstalt befindet, oder zu dem näher gelegenen Schlosse Rammelburg ist deshalb mehr als lohnend. Vorbei an mächtigen Felsenwänden (den Klippen), die zwischen Vatterode und Biesenrode gleichsam das Thor zum Eingang in das sonst stille Flußthal bilden, geht's weiter an kultivirten und bewaldeten Höhen und an und auf fruchtbaren Wiesen entlang, durch welche von Zeit zu Zeit die Wipper spielend und schäumend sich dahinschlängelt. Dann tritt man auf schattigen Pfaden ein in die Waldungen der alten Grafschaft, die sich besonders nach dieser Seite hin (nach Westen und Norden) meilenweit ausdehnen. Buchen, Eichen und Birken bilden hier den Hauptbestand, während man auch in neuerer Zeit der Kultur des Nadelholzes und hier wieder speziell den Kiefern, deren düstere, in geradlinigen, dichten Reihen stehende Anpflanzungen mit dem lichten Grün des Laubwaldes wechseln, eine besondere Aufmerksamkeit zu schenken scheint.

Ringsherum um den stolzen, von den Grafen von Mansfeld vermuthlich im 15. Jahrhundert erbauten Rittersitz Rammelburg, welcher von Mansfeld aus bequem in 2¼ Stunden erreicht wird und dessen altersgraue Burg romantisch, auf hohem, waldumkränztem Bergkegel thront, trifft man Buchen und Eichen von gigantischer Größe und üppigster Belaubung, die sich im Verein mit den übrigen prächtigen Repräsentanten des Hochwaldes oft zu dichten Gewölben zusammenschließen.

Ebenso ist das sonnige Waldthal zwischen Möllendorf und Annarode mit seinen herrlichen immergrünen Höhen, besonders aber auch die Gegend um Meisdorf[1]) mit dem Bergschloß Falkenstein, reich an landschaftlichen Schönheiten.

Doch nicht der Westen und Norden der Grafschaft (der mansfelder Gebirgskreis) allein ist von der Natur so überaus malerisch ausgestattet, auch der Süden derselben, der Seekreis, zwischen der Saale und dem Unterharz gelegen, hat seine landschaftlichen Reize. Hier sind es die beiden, in Mitteldeutschland einzigen großen Binnengewässer, die »mansfelder Seen« oder, wie sie von den Chronisten mit Vorliebe genannt werden, die beiden »blauen Augen« der Grafschaft Mansfeld.

---

[1]) In der Nähe Pansfelde, bekannt durch Bürgers Ballade: »Des Pfarrers Tochter zu Taubenhain«.

Digitized by Google

Die beiden Seen, welche ungefähr 100 m über dem Meeresspiegel liegen, sind von Eisleben in ¾—1 Stunde und von Halle mit der Eisenbahn in gleicher Zeit zu erreichen. Der kleinere See, wegen seines geringen Salzgehalts der »Süße« genannt, ist ¼ Stunde breit und über 1 Stunde lang und nimmt einen Flächenraum von 1122 Morgen ein; der größere, wegen seines stärkeren Salzgehaltes der »Salzige See« genannt (der einzige im preußischen Staate, dessen Wasser salzig ist), eine Fläche von 4714 Morgen. Nach den wiederholt angestellten Ermittelungen ist die Menge des in dem Wasser enthaltenen Kochsalzes auf 1,256 festgestellt. Es wird vermuthet, daß schon um die Mitte des 15. Jahrhunderts in der unmittelbaren Nähe des »Salzigen Sees« Salz gewonnen worden sei, was sich durch die zwischen Erdeborn und Unterröblingen vorhandenen Ueberreste eines Soolbades bestätigt.

Der Grund und Boden der beiden Seen besteht, wie auch größtentheils seine Ufer, aus schwarzem, thonigem Kalkschlamm, der mit Salz gedrungen ist. An Zuflüssen erhält der »Salzige See« auf der Südseite die aus mehreren Bächen vereinigte Querna, auf der Westseite den Stollenbach, der aus alten, mehrere Stunden langen unterirdischen Kupferschieferbergwerken kommt, und kurz vor seiner Mündung in den See zu Tage tritt. Die Seen stehen durch einen Abfluß des süßen Sees bei Seeburg in Verbindung und ergießen ihre Wasser durch das Flüßchen Salza oder Salzke bei Salzmünde in die Saale.

In und an beiden Wasserbecken herrscht ein reiches Thierleben. Die Flora giebt besonders Zeugniß von dem Vorhandensein des Salzes.

Die in den Orten Erdeborn und Oberröblingen befindlichen Seebäder haben sich alljährlich einer ziemlichen Frequenz von Eisleben und selbst von weiter her zu erfreuen.

Den ganzen Unterharz, und somit einen großen Theil der ehemaligen Grafschaft Mansfeld, nimmt die nicht immer mit Sicherheit zu unterscheidende Silur- und Devonformation ein, welche besonders stark im Wipperthale bei Biesenrode, und dann, in nordöstlicher Richtung sich fortsetzend, bei Walbeck in der Nähe von Hettstädt hervortritt. Ebenso findet sich, wenn auch spärlicher, Diabas im Silur vor und zwar längs der Eine von Königerode bis Harkerode und südlich von Wippra. Vorherrschend ist jedoch das der Dyasformation angehörende Gesteinsschichtensystem: das Rothliegende und der Zechstein. Das aus feinen und groben Konglomeraten, Sandstein, dunkelrothem Schieferthon und Kalksteinlagern bestehende Rothliegende erscheint in weiter Ausdehnung von Groß-Leinungen in nordöstlicher Richtung über Annarode und Mansfeld bis nach Meisdorf, Walbeck und weiter von Hettstädt bis Oberwiederstedt und Sondersleben hin, während der aus Kalk, Dolomit, Gyps und Mergel bestehende, über dem Rothliegenden lagernde Zechstein, in einem besonders mächtigen, silberhaltige Kupfererze (Mergel-, Kupferschiefer) enthaltenden Lager sich von Groß-Leinungen und Mohrungen bis zur Saale bei Wettin erstreckt und von der mansfeldischen Kupferschiefer bauenden Gewerkschaft mit Umsicht und großem Erfolge bearbeitet wird. Steinkohlenlager kommen hauptsächlich bei Wettin, Braunkohlenlager bei Eisleben, Helbra, Schwittersdorf u. s. w. vor.

Die Grafschaft Mansfeld ist eine der ältesten Pflanzstätten deutschen Bergbaues, und den Grafen von Mansfeld muß in erster Linie das Verdienst zugesprochen werden, den in der primitivsten Art auf ihren Territorien begonnenen Abbau von Erzen mit allen Mitteln gefördert und endlich zu einem so einträglichen Erwerbs-

Digitized by Google

zweige umgeschaffen zu haben, vermittels dessen die Grafen ihren unermeßlichen Reichthum und hierdurch wieder ihre Machtstellung in Deutschland begründen konnten.

Nach den Angaben Spangenbergs sind bereits im Jahre 1199 durch zwei, vermuthlich vom Oberharze, wohin man mit Vorliebe die ersten Anfänge des Berghaues verlegt, übergesiedelte Bergleute (Neucke und Napian) auf dem Kupferberge bei Hettstedt Bohrversuche nach Erzen angestellt worden und von hier aus hat sich dann der Bergbau zunächst bis in die unmittelbare Nähe der Stadt Mansfeld fortgesetzt, wo er, was die vielen, noch heutigen Tages innerhalb der Stadt vorhandenen Schlackenhalden beweisen (über dem in der Nähe der Stadt gelegenen Gute Carlsberg standen 2 Schmelzöfen), einst schwunghaft betrieben wurde.

Die reiche mansfelder Fundgrube übte schon damals ihre Anziehungskraft auf die Bergleute aus. So erzählt u. A. ein Zeitgenosse Luthers (Natzeburger), des Reformators Vater sei von Möra nach der Grafschaft Mansfeld ausgewandert, »weil das Bergwerk in der Grafschaft Mansfeld stattlich angegangen«. »»Also wahrscheinlich nur des reichlicheren Verdienstes wegen, sagt Krumhaar, Pastor zu Helbra, verließ Hans Luther Thüringen und zog in die Grafschaft Mansfeld, in welcher der Bergbau schwunghafter betrieben wurde.««

Francke theilt in seiner im Jahre 1723 herausgegebenen »Historie von Mansfeld«, nach den Urtheilen Sachverständiger früherer Zeit folgende Erzählungen über den Mansfelder Bergbau mit, in denen neben glaubhaften sachlichen Anführungen freilich auch manches Stückchen Phantasie im Stile der damaligen Zeit aufgetischt wird: »Es haben die Grafen von Mansfeld in ihren Landen ein Schiefer-Bergwerk, dergleichen man keines in der Welt weiß, denn aus dem Schiefer, nachdem er durch etliche Feuer gelassen, macht man Kupffer (welches der Centner von 20 bis 24 Loth Silbers hält, das alsdann daraus gesaigert und gezogen wird) so eine große Summa, daß es schier unglaublich ist, und ist ein ewig Bergwerck, denn allenthalben, wo man im Lande einschläget, findet man diesen Schiefer. Die Knappen, so den Schiefer hauen, heißt man Schiefer-Hauer; Und weil der Schiefer-Gang so flach lieget, und sie zu ihrer Arbeit in den Gruben auf den Seiten liegen müssen, werden ihnen gleichsam die Hälffe krumm.« Ich habe ein wunderlich Ding daselbst gesehen; Es ist eine See etliche Meileweges lang und breit im Lande, und so mancherley Fische, Frösche, oder sonst lebendige Thiere in selbiger See sind, der gebieret der Schieffer ein Gleichniß in ihm mit gediegenen und angeflogenen Kupffer, daß man es klärlich erkennen kan, was ein ieder für eines Fisches Bildniß oder Figur ist, massen die Schupen und Floß-Federn gar kenntlich.« Dann heißt es weiter: »In der Grafschaft Manßfeld ist ein Kupffer-Schiefer fast gering an Kupffer, da muß man ohngefehr haben 3 Centner Schieffer zu einem Centner Kupffer, hält gewöhnlich ein Marck oder 2 Loth Silber auffs meiste. Den Schieffer röstet man bey 100 oder 200 Fuder auff einen Rost; Man leget Gebünde Reisig darunter, und zündet das an, und läßts brennen. Der Schieffer ist schweffelich, so bald er erwarmet, brennet der untere den obern an, darnach darff der Schmeltzer nicht sonderlich Zusatz, denn Floß und Kohlen, aber der Floß wenig, läßt den Ofen Tag und Nacht gehen, und macht also Kupffer-Stein, zu Zeiten bey 20 Pf. Kupffer, mit den Stein röstet man 5 oder 6 Feuer, darnach seiget man ihn zu Kupffer durch den Ofen.«

Besonders wußte man von den in den Schiefer eingesprengten Adern von Edelmetallen abenteuerliche Dinge zu berichten. »Und das ist auch zu merken«, sagt Sebastian Münster in seiner im Jahre 1544 herausgegebenen »Cosmographia«,

Digitized by Google

»daß solche Schiefer gemeiniglich ein Gesprünge von Gold-Flecken haben, die allerley Bildnisse der Thiere präsentiren, als unter den Fischen: Hechte, Aalraupen, Forellen ꝛc. unter den Vogeln: Hahnen, Wasser-Vögel ꝛc. auch wohl Salamander und dergleichen«.

Derartige Erzählungen mochten ohne Zweifel nicht wenig dazu beitragen, den Ruhm der mansfelder Bergwerke zu erhöhen und ihnen ein immer weiteres Absatzgebiet zu verschaffen, das, wie erzählt wird, sich bald bis nach Venedig erstreckte.

Dem ältesten deutschen Bergrecht entsprechend, wonach jeder Bürger, jedes Mitglied einer Gemeinde, zum Bergbau berechtigt war, ohne dazu eine besondere Belehnung nöthig zu haben, ja, was noch mehr, jeder erste Finder die Befugniß für sich in Anspruch nehmen konnte, die Zumessung eines bestimmten Distriktes zum Bergwerksbetriebe zu verlangen (die spätern Berggesetze lassen zwar das Recht des Finders auf die Fundgrube bestehen, allein sie verlangen zur Erwerbung des Bergwerkseigenthums die Muthung und geben dem Finder nur ein Vorrecht zum Muthen*)), waren die mansfelder Bergwerke anfangs ausschließlich im Privatbesitz der mansfelder Unterthanen. Jedoch schon in der frühesten Zeit, als die Kunst des Bergbaues noch im Entstehen begriffen war, und fast gleichzeitig mit der allgemeinen Anerkennung der Bergbaufreiheit, machten die ersten deutschen Kaiser ihre Ansprüche auf das Bergregal geltend, welches wiederum in Form von Schenkungen, den einzelnen Souveränen als ein ausschließliches Hoheitsrecht zugesprochen wurde.

Ganz analog diesen, später durch die Goldene Bulle Kaiser Karl IV. vom Jahre 1356 in ganz bestimmte Formen gebrachten Bestimmungen, sind denn auch die Grafen von Mansfeld wiederholt mit dem Bergwerke belehnt worden, so daß denselben sowohl die Regalien, als auch die Revenüen davon zustanden. Es geht dies aus verschiedenen, noch vorhandenen Urkunden (Lehnsbriefen) hervor, die nach einander von den deutschen Kaisern Friedrich II. (1215), Ludwig IV. (1325), Karl IV. (1364), Sigismund (1416) und Friedrich IV. (1444) den Grafen ausgestellt wurden.

Als die Grafen von Mansfeld während und in Folge der vielen schweren Fehden, in welche sie namentlich zur Zeit des sechszehnten Jahrhunderts verwickelt wurden, nicht mehr im Stande waren, den ferneren Betrieb der vorhandenen zahlreichen Schächte und Hütten fortzusetzen, wendeten sie sich an einige der hervorragendsten Kaufherren der reichen Handelsstadt Nürnberg, und diese übernahmen denn auch den »Verlag«, vielleicht auch den weiteren Abbau der Erzlager und deren Verhüttung.

Bald waren alle Gruben und Schmelzöfen wieder in vollem Gange, ja das Arbeitspersonal wurde bedeutend, bis auf eine Kopfzahl von 2000 Mann vermehrt, denen man lohntäglich (also in Zeiträumen von 4 zu 4 Wochen) 18 bis 20 000 Thlr. auszahlte.

Dieses scheinbar schwungvolle Emporblühen des mansfelder Bergbaues sollte jedoch nicht lange dauern. Bereits beim Beginn des 30jährigen Krieges lösten die Nürnberger ihr Kontraktsverhältniß und die Bergwerke gingen nunmehr laut Vertrags vom Jahre 1619 zu $^4/_8$, später (1627) in ihrem ganzen Umfange auf den Rath zu Leipzig über. Jedoch auch die Vertreter dieser Stadt lehnten nach

*) Das altdeutsche Wort »Muthen« bedeutet so viel wie nachsuchen, hier also um die landesherrliche Erlaubniß zum Ausbau und Betrieb einer Grube, eines Schachtes, nachsuchen.

Digitized by Google

Ablauf des Vertrags (1629) jede Prolongation desselben energisch ab und so mußte auf allen Revieren die Förderung eingestellt, die Hütten geschlossen werden. Die Grafen waren außer Stande, auch nur das Geringste für die Wiederinbetriebstellung zu thun, da alle Versuche, neue »Kreditores« für sich zu gewinnen, vollständig fehlschlugen. Auch die früheren Nürnberger »Entrepreneurs« verhielten sich gegen erneute Hülferufe ein für alle Mal passiv, so daß selbst eine, dem Leipziger Rath noch zustehende Forderung von 6 Tonnen Goldes im Wege des Prozesses von diesem eingetrieben werden mußte. Einige Hundert Centner Kupfer, die in rohem Zustande noch in Eisleben aufgespeichert lagen und erst in Gräfenthal geseigert werden mußten, wurden den Leipzigern Behufs Deckung zugesprochen.

Ueber ein halbes Jahrhundert sind die mansfelder Bergwerke aus einer Hand in die andere gegangen, was selbstverständlich der ruhigen und regelrechten Weiterentwickelung derselben ungemein schädlich sein mußte. Denn, da der Bergbau naturgemäß eine große Ausdauer erfordert, die sich unter Umständen auf viele Menschenalter erstreckt, so daß die Zinsen vom Anlagekapital erst den Nachkommen zu gute kommen, so läßt sich leicht annehmen, daß, um schnell Reichthümer zu erwerben, derselbe fehlerhaft und ungemein unwirthschaftlich (raubbaumäßig) betrieben wurde. Erst im Jahre 1690 übernahm eine Frau Majorin Kramer in Leipzig das »Kupferkonto«, wobei vertragsmäßig der damals lebende Prinz von Mansfeld, Heinrich Franz, von dem zu gebenden Zehenden $^2/_5$ erhielt, während der Rath zu Leipzig, aus Anlaß der oben erwähnten, noch nicht vollständig gedeckten Schuld, die übrigen $^3/_5$ für sich in Anspruch nahm.

Die sichere, feste Existenz wurde später dem Bergwerk dadurch gegeben, daß ein Konsortium zusammentrat, welches unter dem Namen »Mansfelder Kupferschiefer bauende Gewerkschaft« den rationellen Betrieb übernahm, der bis heutigen Tages gute Ergebnisse liefert.

Die Idealtheilung des gewerkschaftlichen Vermögens erfolgt nach Kuxen, welche nach gemeinem Bergrecht einerseits ideelle Theile des Bergwerks, andererseits Antheile an dem gesammten gewerkschaftlichen Vermögen darstellen. Der Kux entspricht der Aktie, drückt jedoch nicht wie diese eine bestimmte Kapitalanlage aus, sondern eine bestimmte Quote des Betheiligungsverhältnisses, und zwar nach neuerem Recht $^1/_{100}$, bz. auch $^1/_{1000}$ oder $^1/_{10000}$, je nach den Bestimmungen im Statut. Eine der Gewerkschaft höchst lästige, seit Jahrhunderten schon auf den mansfelder Bergwerken lastende Abgabe, die selbst neuerdings im Wege des Prozesses nicht hat beseitigt werden können, ist der sog. »geistliche Fünfzigste«, an welchem verschiedene Kirchen, Geistliche und Lehrer in der Grafschaft partizipiren. Zu welch enormer, ja unnatürlicher Höhe dieser Zins gewachsen ist, geht daraus hervor, daß zu Luthers Zeiten, wo diese Abgabe anfing, der Fünfzigste für die erste Stelle an der Andreaskirche in Eisleben 28 bis 30, später im allergünstigsten Falle 100 Thaler betrug. Im Jahre 1878 sind dagegen als Hauptquote mit den seit einiger Zeit, wegen des anhängig gemachten Prozesses, zurückgehaltenen Geldern an die erwähnte Stelle gegen 24 000 *M.*, an die Organistenstelle derselben Kirche 9000 *M.* und an einen Elementarlehrer 4800 *M.* ausgezahlt worden. Im Ganzen beziffert sich die erwähnte Auszahlung auf rund 249 000 *M.*

Die Mansfelder Kupferschiefer bauende Gewerkschaft besitzt 15 in Betrieb befindliche Schächte. Hiervon kommen auf die oberen Reviere (bei Eisleben) 8, auf die untern (bei Hettstedt) 7. Das jährliche Förderquantum von diesen Arbeits-

Digitized by Google

plätzen beträgt ungefähr 55 400 Tonnen Mineralien (Schiefer, Dachberge, Sanderze). Diese kostbaren Schätze, welche mit unglaublicher Mühe, aber auch mit ebenso vielen und großen Gefahren der Mutter Erde abgerungen werden, unterliegen hierauf, behufs ihrer weiteren Nutzbarmachung den verschiedenen Hüttenprozessen, welche wie folgt eingetheilt werden: a) in die Roharbeit, b) das Rösten, c) das Spuren und d) das Entsilbern.

Zur Bewältigung dieser verschiedenen in sich getrennten Arbeiten sind gegenwärtig vorhanden: 4 Rohhütten (Krughütte bei Eisleben, Eckardthütte bei Leimbach, Kupferhammerhütte bei Hettstedt und die Sangerhäuser Hütte), 2 Rösthütten (Eckardt- und Kupferhammerhütte), 2 Spurhütten (Eckardt- und Kupferhammerhütte).

Außerdem sind vorhanden: 1 Entsilberungsanstalt (Gottesbelohnung bei Groß-Oerner) und 3 Bochwerke für Sanderze und Spursteine.

Gewonnen werden nach den verschiedenen Manipulationen aus dem oben angegebenen Förderquantum:

6400 Tonnen Kupfer,
700 Centner Silber,
7000 » Eisen,

außerdem als Nebenprodukt der Röstarbeit ungefähr 170 000 Centner Schwefelsäure von 50° B. Der normale Kaufpreis für 100 Kilo Rohkupfer mansfelder Qualität kann auf 180 *M.* angenommen werden. Zeitweilig ist der wirkliche Marktpreis nicht unerheblich über diesen Betrag hinausgegangen, seit 1874 ist derselbe indessen bei der gesteigerten Zufuhr vom Auslande (ungefähr 300 000 Centner jährlich), besonders aus Amerika, auf 124 bis 130 *M.* gesunken.

Das gesammte Arbeiterpersonal beträgt:

auf den Schächten ..... 6360 Mann,
» » Hütten ..... 1150 »
In Summa ..... 7510 Mann mit über 26 000 Familiengliedern.

Das größte Kontingent hierzu stellen selbstverständlich die beiden mansfelder Kreise, so zwar, daß einzelne Ortschaften, wie die sog. Grunddörfer (Ziegelrode, Creisfeld, Herzigsdorf und Alsdorf), sowie Klostermansfeld, Benndorf, Helbra ꝛc. fast ausschließlich aus Berg- und Hüttenleuten bestehen. Auch Mansfeld und Leimbach haben deren nicht wenige aufzuweisen. Außer diesem einheimischen, von der Pike auf gedienten Stamme haben in neuerer Zeit hunderte von Ausländern, vornemlich Italiener, Polen und Ungarn, sowie allerlei Handwerker und Gewerbtreibende, als Schuhmacher, Schneider, selbst Maler und Schauspieler, ihre Zuflucht zu dem verlockenden Eldorado genommen, von welchem die meisten jedoch oft schnell genug wieder Abschied nehmen. Schwere, ungewohnte Arbeit, strenge, unbequeme Disziplinen und die den mansfelder Berg- und Hüttenleuten eigene Zunftsprache, die, obwohl sie sich durch Natürlichkeit und einen gewissen melodischen Silbenfall auszeichnet, ihre Härten und Rohheiten hat, die für den Fremden eine widerliche, anstößige lingua rustica werden: dies Alles sind Momente, denen Viele nicht Stand zu halten vermögen, weshalb sie sich lieber aus dieser in sich fest gegliederten Kaste zurückziehen.

Trotz dieser großen, aus den verschiedensten Elementen zusammengesetzten Arbeiterbevölkerung ist die Grafschaft Mansfeld von der Sozialdemokratie verschont

Digitized by Google

geblieben. Dies ist den loyalen Anschauungen, dem Frieden zu verdanken, welcher zwischen den Arbeitern und der Arbeitgeberin herrscht. Ganz besonders aber sind es wohl die großartigen Wohlfahrtseinrichtungen, welche die mansfelder Gewerkschaft in so musterhafter Weise mit allen erdenklichen Mitteln und mit einer unermüdlichen Fürsorge für das leibliche, geistige und sittliche Wohl der arbeitenden Klasse geschaffen hat und worin das festeste Bollwerk gegen die heut zu Tage überall in der Luft liegenden Ideen des Sozialismus besteht.

Niemals ist in den beiden mansfelder Kreisen sozialdemokratisch gewählt worden und nur ein verschwindend kleiner Theil der Bevölkerung möchte geneigt sein, sich in die Utopien der sozialdemokratischen Lehren zu versenken.

Neben diesen, einen guten Geist bedingenden Einrichtungen für die Arbeiter ist es die gesunde, solide Grundlage des Berg- und Hüttenwesens, welches sich nicht plötzlich, treibhausartig in einer Gründer- und Schwindelperiode entwickelt hat, sondern, wie erzählt, gleichmäßig und stetig fortschreitend die Höhe errang, auf welcher es sich jetzt befindet.

Die von der Genossenschaft ins Leben gerufenen Wohlfahrtseinrichtungen bestehen im Allgemeinen in Folgendem: Herstellung von Familien- und sog. Schlafhäusern; Gewährung von lohntäglichen Roggenbonifikationen oder einem entsprechenden Aequivalent an Mehl, nach bestimmten Skalen und fest normirten Sätzen; Darlehns- und Knappschafts-, sowie Sparkassen; die zur Befestigung des kameradschaftlichen Sinnes alljährlich veranstalteten Knappschafts- oder Freibierfeste, wofür die Gewerkschaft jährlich eine Summe von 9000 bis 10 500 *M.* aufwendet; Gewährung unentgeltlicher ärztlicher Hülfe ꝛc.; Auszahlung von namhaften Beiträgen an befähigte Söhne der Beamten und Arbeiter zum Zwecke ihrer schulwissenschaftlichen Ausbildung u. s. w.

Zum Schluß wäre noch des Münzprägerechts der Grafen von Mansfeld zu gedenken. Gleichzeitig mit Uebertragung der Lehnrechte über die Bergwerke erhielten die Grafen von Mansfeld von verschiedenen deutschen Kaisern das jus monetandi oder das Recht, Münze schlagen zu lassen, was in den Prägeorten Eisleben und Schloß Mansfeld geschah. Ueber die Zeit dieser ersten Prägungen Gräflich mansfeldischer Münzen sind von dem Verfasser genaue Angaben nicht ermittelt worden. Francke erwähnt, daß die Grafen von Mansfeld ums Jahr 1522 »Thaler« schlagen ließen, welche den Ritter St. Georg (den Patron und Schutzherrn ihres Landes) mit der Ueberschrift: »S. Georgius Patronus Comitum de Mansfeld« trugen. Auf dem Rande standen die Worte: Ora pro nobis.

Zu einer besondern Berühmtheit, die sich allmählich bis zum Aberglauben steigerte, gelangten die sog. »Davidsthaler«, welche auf Anordnung des Grafen David (von 1571 bis 1628) geprägt wurden. Die Bildseite zeigte den Ritter St. Georg mit dem Lindwurm und die Inschrift: David Comes Et Dom. In Mansfeld, Nobilis Dominus In Heldrung. Et Schrapl., auf der Kehrseite standen die Worte: Bey Gott Ist Rath Und That. Noch jetzt aber erinnern die im Umlauf befindlichen preußischen Thaler mit der auf der Kehrseite befindlichen Inschrift: »Segen des Mansfelder Bergbaus« an jenes frühere mansfeldische Prägerecht und die Bedeutung, welche der mansfelder Bergbau einnimmt.

Digitized by Google

II. Kleine Mittheilungen.

Errichtung einer neuen Gattung von Postanstalten in Belgien. In Belgien ist durch Königliche Verordnung vom 17. Juni d. J. eine neue Gattung von Postanstalten errichtet worden, welche die Bezeichnung als Postablagen erhalten haben. Dieselben sind in ähnlicher Weise wie die Postagenturen im deutschen Reichs-Postgebiete eingerichtet, und namentlich auch in Bezug auf die Rechnungslegung einem benachbarten Postamte zugetheilt und untergeordnet.

Schnellste Reise zwischen der Kapstadt und England. Der Postdampfer »Durban« von der Union Steam Ship Company in London, welcher am 20. April d. J. von der Kapstadt in Plymouth eintraf, hat die schnellste Reise gemacht, die bis jetzt zwischen Kapstadt und England zurückgelegt worden ist. Der Dampfer war am 1. April 8 Uhr Abends von der Kapstadt abgefahren und hat die Reise in 18 Tagen 22 Stunden, einschließlich eines vierstündigen Aufenthalts bei Madeira, gemacht.

Neue Fortbewegungsmittel für Pferde-Eisenbahnen. Auf der Pariser allgemeinen Ausstellung von 1878 konnte man neben den Eisenbahn-Lokomotiven verschiedener Systeme eine Anzahl kleinerer Maschinen wahrnehmen, welche sich als Muster der Beförderungsmittel der Zukunft für die Pferde-Eisenbahnen oder Tramways darstellten. Wenig Neues boten die eigentlichen Dampfmaschinen. Es sind dies kleine Lokomotiven von 6 bis 7 Tonnen Gewicht. Um Rauch zu vermeiden, wendet man Koaks an und vermindert die Dampfentweichung, indem man den Ueberfluß in den Heerd leitet.

Sie haben den Uebelstand, daß sie ein besonderes und ziemlich theueres Brennmaterial und kostspielige Bedienung erfordern.

Einen wesentlichen Fortschritt bilden die Maschinen ohne Heerd nach dem System Lamm & Léon Francq. Die sehr eigenthümliche Erfindung ist bereits einige Jahre alt und wurde schon im Jahre 1872 für die Pferde-Eisenbahn von Chicago nach Carrolton (New-Orleans) verwerthet.

Der Dampf wird nicht auf der Maschine selbst durch eine Feuerungsvorrichtung erzeugt, sondern lediglich in einem Behälter mit überhitztem Wasser mitgeführt. An den Endpunkten der Linie befinden sich Kessel unter Druck. Man setzt diese Dampferzeuger mit dem Behälter des Schleppwagens in Verbindung, welcher sich mit überhitztem Wasser füllt. Dieses Wasser enthält genügenden Dampfvorrath, der je nach Bedarf verwendet werden kann, indem man ihn unter die Kolben führt, welche die Räder in Gang setzen.

Die ausgestellte Maschine nach dem Lamm'schen, von Léon Francq vielfach verbesserten System hat die Probe ihrer Brauchbarkeit bereits abgelegt und befindet sich auf der Strecke von Rueil nach Port-Marly in Thätigkeit. Der auf dem Schleppwagen angebrachte Behälter für überhitztes Wasser faßt 1800 Liter, oberhalb des Wassers ist ein Raum von 20 cm für den Dampf vorhanden. Das

Digitized by Google

Wasser wird bei 200 Grad eingebracht, also bei einem Druck von 15 Atmosphären. In demselben Maße, in welchem der Dampf entsteht und verbraucht wird, vermindert sich der Druck; die bewegende Maschine, welche die Bewegung der Achse mittheilt, würde bei unaufhörlich sich veränderndem Druck nicht wirken können; daher bringt der Dampf, ehe er unter den Kolben gelangt, in einen Zwischenbehälter, welcher ihn unter einen gleichmäßigen Druck bringt. Uebrigens läßt sich dieser Druck etwas verändern, um nach Bedarf die Kraft der Maschine, zum Beispiel bei Steigungen, vergrößern zu können. Der Wasserbehälter ist von Stahlblech, welches auf 22 Atmosphären Druck geprüft und durch eine Umhüllung von Holz und Kork geschützt ist. Der Verlust an Wärme ist sehr gering, denn während des Winters, bei einer Temperatur von 0 Grad, hat sich der Druck nach Verlauf von vier Stunden nur um 1 Atmosphäre vermindert.

Die Füllung dauert 20 Minuten mit einem einzigen Dampferzeuger und 5 Minuten mit drei Kesseln.

Diese Lokomotive zieht auf der 15 km langen Strecke von Rueil bis Marly bei einer Geschwindigkeit von 20 km in der Stunde einen oder mehrere Wagen, welche zusammen ein Bruttogewicht von 8 bis 10 Tonnen darstellen. Auf der Linie sind übrigens 50 Kurven von sehr engem Radius und Steigungen von mehr als 30 mm auf das Meter zu überwinden. Auf der Strecke von Port-Marly nach Marly-le-Roi vermag die Maschine noch einen Wagen mit 30 Personen zu schleppen, obgleich die Steigungen 50 und selbst 62 mm auf das Meter erreichen.

Von ähnlicher Konstruktion wie die vorbeschriebenen Maschinen sind diejenigen, bei welchen komprimirte Luft als bewegende Kraft in Anwendung kommt. Auf der Anfangsstation wird die komprimirte Luft für die ganze Fahrt eingenommen. Da die Luft nicht nachgeben kann, ohne zu erkalten, was ihre elastische Kraft vermindert, so führt der Erfinder die Luft auf ihrem Wege zu den Cylindern durch einen mit Dampf gefüllten Erwärmer. Hier wird die Luft mit Dampf geschwängert, welcher im Augenblicke der Abspannung die Erkaltung verhindert. Alles ist so eingerichtet, daß die in der komprimirten Luft angehäufte Kraft möglichst ausgenutzt wird.

Dieses System hat einleuchtende Vortheile, worunter nicht der geringste der ist, daß das mitzuführende todte Gewicht an komprimirter Luft nur 200 kg beträgt, während bei den Lokomotiven ohne Heerd das Gewicht des Wasservorraths 2000 kg ausmacht.

III. Zeitschriften-Uebersicht.

1) **L'Union postale.** Journal publié par le bureau international de l'Union générale des postes. No. 7. Berne, 1er Juillet 1879.

Ueber den Ursprung des Monopols der Post. Von Herrn Dosenne in Paris. — Zur Geschichte des Briefes und des Briefschreibens. Von Herrn Postdirector Löper in Markirch i. Elsaß.

2) **Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten. Nr. 27. Berlin, 4. Juli 1879.

Die Reform des italienischen Telegraphentarifs. — Ein Schlußwort in der Petitionsangelegenheit (Schluß). — Verkehrsnachrichten. — Personalnachrichten. —

Digitized by Google

Betriebswesen. — Relationen aus geschlossenen Akten. — Kleine Mittheilungen. — Ausland. — Redaktionsschalter. — Feuilleton.

3) **Aus allen Welttheilen.** Illustrirte Monatshefte für Länder- und Völkerkunde und verwandte Fächer. Leipzig. Hugo Töppen. Heft 10. 1879.

Der Panamakanal-Kongreß. — Die britischen Besitzungen in Nordamerika. — Die Chinesen in Australien. Von Henry Greffrath. — Ein Ausflug an der Ostküste von Afrika. — Krefeld, die Metropole der Seidenindustrie Deutschlands. Von Otto Lehmann. — Natur- und Kulturbilder aus Transkaukasien. Von Karl Karsten. — Die Erforschung der amerikanischen Territorien im Jahre 1878. — Das Thal von Stracena und die Dobschauer Eishöhle in Ungarn. Von E. v. Wald. — Eine Münchhauseniade in Korea. — Der Oelbaum. — Das Wolgaknie und die deutsche Kolonie Sarepta. Von Th. Erxleben. — Miszellen.

4) **Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.** Herausgegeben von der Kaiserlichen Admiralität. 1879. Heft VI.

Ueber einige Ergebnisse der neueren Tiefseeforschungen. II. Atlantischer Ocean. Nordsee. Ostsee. — Bericht über die zweite auf der deutschen Seewarte im Winter 1878/79 abgehaltene Konkurrenzprüfung von Marine-Chronometern. Von G. Rümker. — Aus den Reiseberichten S. M. S. »Ariadne«, Korv.-Kapt. v. Werner. — Aus den Reiseberichten S. M. Kbt. »Albatroß«, Korv.-Kapt. Mensing. — Eingänge von meteorologischen Journalen bei der deutschen Seewarte im Monat Februar 1879. — Ueber die Seychellen- und Farquhar-Inseln im Indischen Ocean. — Bemerkungen über Fahrwasser, Strömungen ꝛc. — Vergleichende Uebersicht der Witterung des Monats März 1879 in Nordamerika und Centraleuropa. — Kleine hydrographische Notizen. — Tabellen. — Karten.

5) **Telegraphisches in verschiedenen Zeitschriften.**

Scientific American. No. 23.

Underground Telegraph Wires. — Localizing Telephone Calls. — A Sixpenny Phonograph.

The Telegraphic Journal and Electrical Review. No. 153.

On the origin of sounds in the Telephone. — An Electrical Water Level Indicator. — The Induction Balance and Sonometer. — Noë's Thermo-Electric Pile. — Sudre's Thermo-Pile. — New Electric Lamps at the Albert Hall.

L'Electricité.

Comparison des Unités électriques. — Application des Effets Lumineux des Courants d'Induction. — L'électricité à l'Exposition de Berlin. — Congrès universel de Télégraphie. — Les Débuts de la Télégraphie Sous-Marine.

Herausgegeben im Auftrage der Kaiserlichen Post- und Telegraphenverwaltung.

Gedruckt Berlin in der Reichsdruckerei.

Digitized by Google

Archiv für Post und Telegraphie.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

№ 14. Berlin, Juli. 1879.

Inhalt: I. Aktenstücke und Aufsätze: 55. Die Telegraphie und Elektro-Technik auf der Berliner Gewerbe-Ausstellung im Jahre 1879. — 56. Zur Geschichte des Postwesens in Schlesien und den angrenzenden Landschaften.

II. Kleine Mittheilungen: Ein neuer autographischer Apparat von Cowper. — Ein geflügelter Postillon.

III. Literatur des Verkehrswesens: Der technische Telegraphendienst. Unterrichtskursus in Briefen für Telegraphen-, Post- und Eisenbahnbeamte, von Canter, Ober-Postdirections-Sekretär.

IV. Zeitschriften-Ueberschau.

I. Aktenstücke und Aufsätze.

55. Die Telegraphie und Elektro-Technik auf der Berliner Gewerbe-Ausstellung im Jahre 1879.

Von Herrn Geheimen expedirenden Sekretär Hoffmann in Berlin.

Obgleich die Berliner Gewerbe-Ausstellung in erster Linie die Bestimmung einer Schaustellung der Erzeugnisse provinzieller Gewerbsthätigkeit trägt, welche ihrer Ausdehnung enge Schranken auferlegt, so geht ihre Bedeutung doch weit über denjenigen Umfang hinaus, den man mit dem Begriffe einer Provinzial-Ausstellung zu verbinden pflegt. Die Anziehungskraft, welche die Ausstellung auf Besucher aus allen Staaten und Provinzen des Reichs ausübt, legt Zeugniß davon ab, daß man die Bedeutung der Reichs-Hauptstadt als Mittelpunkt der Industrie und als Hauptsitz der gewerblichen Technik erkennt und würdigt.

Wie die der Wissenschaft dienenden und auf ihren Fortschritten fußenden Zweige der Industrie im Allgemeinen eine hervorragende Stelle auf der Ausstellung einnehmen, so ist es im Besonderen unter den einzelnen Gruppen für wissenschaftliche Technik diejenige für Telegraphie und elektrische Technik im weiteren Sinne, welche Anspruch darauf erheben kann, durch ihre Vertretung ein Bild von den Fortschritten

Digitized by Google

auf ihrem Gebiete, weit über die Grenzen örtlicher Entwickelung hinaus, zur Anschauung zu bringen.

Bei dieser Bedeutung, welche der Telegraphen-Abtheilung auf der Berliner Ausstellung beizumessen ist, hat dieselbe für uns ein um so größeres Interesse, als wir hier zum ersten Male seit der Wiener Ausstellung Erzeugnisse der deutschen elektrotechnischen Industrie in solcher Reichhaltigkeit und Vollständigkeit zusammengestellt finden. Wenn auch der Zeitraum von 5 Jahren seit der Wiener Ausstellung zu kurz ist, um auf neue Erfindungen im größeren Umfange rechnen zu lassen, so werden neben den historischen und den die bisherigen Fortschritte resumirenden Gegenständen doch eine stattliche Zahl wichtiger und neuer Konstruktionen und Apparate vor Augen geführt.

Die Telegraphen-Abtheilung gehört der Gruppe XI. Abtheilung 1 (Wissenschaftliche Instrumente) der Ausstellung an und ist in ihrem Haupttheile in einer Rotunde untergebracht, zu welcher man durch das Hauptportal nach Durchschreitung der ersten zur linken Hand gelegenen Seitenhalle gelangt. Einzelne Sachen sind über verschiedene Ausstellungspunkte zerstreut. In der Maschinenhalle (Gruppe XIII.) befindet sich das Modell eines Bahnhofstheiles mit Signaleinrichtung, Blockapparat und Stationsblock-Apparat; ferner sind dort die stromerzeugenden dynamo-elektrischen Maschinen zu einer Kraftübertragung ausgestellt, welche von hier aus zum Betriebe eines Webstuhles nebst Haspel und Spulmaschine nach der Textilhalle (Gruppe I.), und zur Fortbewegung einer Lokomotive nebst Wagen nach der in dem nordöstlichen Hoftheile hinter Gruppe XIII. angelegten elektrischen Eisenbahn stattfindet. Auch die von der Firma Siemens u. Halske während der Ausstellung in der Kaisergallerie (Passage) unterhaltene elektrische Beleuchtung durch 12 elektrische Lampen mit Differentialspulen für getheiltes Licht ist als ein Theil der Ausstellungsabtheilung für elektrische Technik zu betrachten.

Die weitaus wichtigsten und zahlreichsten Ausstellungsgegenstände rühren von der Telegraphen-Bauanstalt von Siemens u. Halske her. In der Ausstellung dieser Weltfirma, welche seit der Einrichtung der elektrischen Telegraphen einen der hervorragendsten Antheile an allen inzwischen zum Gemeingut der Menschheit gewordenen Fortschritten in der Anwendung der Elektrizität genommen hat, tritt uns ein abgeschlossenes Ganzes entgegen. Zur Veranschaulichung des Umfanges und der Ausdehnung der geschäftlichen Unternehmungen der Firma sei beiläufig bemerkt, daß dieselbe außer ihrer Berliner Hauptwerkstatt noch eine Werkstatt in London, eine Kabelfabrik in Woolwich, eine Filiale in St. Petersburg, eine erst neuerdings eingerichtete Lichtmaschinen-Niederlage in Paris und ein Kupfer- und Kobalt-Bergwerk bei Tiflis im Kaukasus besitzt; außerdem besteht in Charlottenburg unter der Firma Gebrüder Siemens u. Co. eine mechanische Werkstatt, welche eine besondere Ausstellung im räumlichen Anschlusse an die hier betrachtete vorgeführt hat.

Die Ausstellung von Siemens u. Halske zerfällt in eine Anzahl von Spezial-Ausstellungen, welche in dem von der Firma herausgegebenen Kataloge als Abtheilungen für »wissenschaftliche und Meßinstrumente, Telegraphenapparate mit Zubehör, Signalapparate, Eisenbahnsicherungseinrichtungen, Leitungsgegenstände, elektrische Stromerzeuger und Lichtapparate« bezeichnet sind. Jede dieser Unterabtheilungen bietet des Neuen und Bemerkenswerthen so viel, daß ein besonderes Studium derselben lohnend ist.

Digitized by Google

Die wissenschaftlichen und Meßinstrumente haben auf zwei um Säulen gestellten Tischen Platz gefunden. Zunächst wird das Auge durch eine reichhaltige Auswahl von Meßinstrumenten gefesselt. Die Technik verlangt Mittel, um das Vorhandensein von elektrischen Strömen der verschiedensten Stärke festzustellen; nimmt man die Stromstärke, welche sich aus der elektromotorischen Kraft eines Daniell'schen Elementes in einer S. E. ergiebt, als Einheit, so stellen sich die stärksten der Messung zu unterwerfenden Ströme auf etwa 10 000 Einheiten, wie sie beispielsweise durch dynamoelektrische Maschinen erzeugt werden, während die schwächsten, bei Isolationsmessungen von Kabeln zu ermittelnden Ströme auf die verschwindend geringe Stärke von $^1/_{1000}$ Millionen Einheit zurückgehen. Den Rücksichten auf die Ermittelung so verschiedener Stromstärken entsprechen die Instrumente, welche wir hier vorfinden.

Ein Meßinstrument einfachster Art stellt sich uns in einem Batterieprüfer, einer auf Spitze schwingenden Magnetnadel dar, welche nur mit zwei Windungen dicken Kupferdrahtes von höchstens $^1/_{100}$ S. E. Widerstand umgeben ist. Da dieser Widerstand im Vergleiche zu demjenigen der Batterie-Elemente verschwindend klein ist, so gleicht die Stromstärke, welche beim Anlegen dieses Instrumentes auftritt, im Wesentlichen derjenigen beim kurzen Schluß einer Batterie. Nun giebt aber eine Batterie von beliebig vielen Elementen bei kurzem Schluß dieselbe Stromstärke, wie ein Element, wenn die einzelnen Elemente gleichen Widerstand besitzen; es ergiebt sich hieraus, daß auch der Nadelausschlag des Batterieprüfers beim Einschalten einer beliebigen Anzahl gleich guter Elemente sich nicht verändert. Das Instrument gewährt daher ein vorzügliches Mittel, das Vorhandensein schlechter oder schadhafter Elemente in ganzen Batterien zu ermitteln und zu kontrolliren. In einem ausgestellten Galvanometer für starke Ströme, in einer Tangentenbussole, einer Sinusbussole, einer Sinustangentenbussole, einem Differentialgalvanometer, einem Universalgalvanometer und einem Galvanometer mit astatischer Nadel an Kokonfaden begegnen wir alten Bekannten aus der telegraphischen Praxis. Wenn schon das astatische Nadelgalvanometer die Ermittelung von Strömen sehr geringer Stärke gestattet, so zeigt dasselbe doch noch nicht eine so hohe Empfindlichkeit, wie sie zur Messung der kleinsten Ablenkungen erforderlich ist und durch die Spiegelgalvanometer erreicht wird. An Spiegelgalvanometern, bei denen durch das in neuerer Zeit in der Physik überhaupt in ausgedehntem Maße eingebürgerte Hilfsmittel der Spiegelablesung eine beinahe beliebige Vergrößerung der Nadelablenkung erreicht werden kann, sind drei Arten ausgestellt: ein transportables Spiegelgalvanometer mit Laterne und Skala, ein aperiodisches Spiegelgalvanometer und ein astatisches Spiegelgalvanometer. Bei dem transportablen Spiegelgalvanometer wird das Licht eines Petroleumbrenners vermittelst eines Prismas auf einen mit Drahtwindungen umgebenen Magnetspiegel geworfen; der Reflex des Lichtes fällt von dem Metallspiegel auf eine gegenüber der Galvanometerrolle auf besonderem Stativ angebrachte, durch ein überhängendes Brettchen etwas verdunkelte Skala, auf welcher die Bewegungen des Magnetspiegels in erheblich vergrößertem Maßstabe vermittelst des Lichtreflexes ablesbar sind. Da die Stellung des Magnetspiegels durch einen besonderen Richtmagneten regulirt wird, so läßt sich dem Instrumente jede beliebige Aufstellung geben. Bei mittlerem Stande des Richtmagnets und einer Wickelung von 10 000 S. E. in 30 000 Umwindungen dünnsten Kupferdrahtes giebt das Instrument ungefähr einen Ausschlag von 1 mm

Digitized by Google

für einen Strom von 1 Daniell in 7 Millionen S. E. bei einer Entfernung der Skala von 1 m von dem Metallspiegel. Die Thätigkeit des aperiodischen Spiegelgalvanometers beruht auf einer Vorrichtung, durch welche die magnetische Richtkraft der Magnetnadel vermittelst einer besonderen Vorrichtung — ohne Richtmagnet — durch einen jener Kraft entgegenwirkenden Widerstand gedämpft wird, welcher die Nadel in einen aperiodischen oder schwingungslosen Zustand versetzt. Die aperiodische Nadel bewegt sich, wenn sie durch einen Strom aus ihrer Ruhelage abgelenkt wird, auf ihre neue Ruhelage zu, ohne dieselbe zu überschreiten; je mehr sie sich derselben nähert, desto langsamer wird ihre Bewegung; sie erreicht aber die Ruhelage nach bestimmter Zeit vollständig. Der aperiodische Zustand bietet den großen Vortheil dar, daß unter dem Einflusse desselben die Nadel ein unmittelbares Bild der Stromvorgänge giebt, ohne es durch Schwingungen zu verwirren, was namentlich für Messungen von Strömen, welche in ihrer Richtung und Stärke fortwährend wechseln, von Wichtigkeit ist. Das ausgestellte aperiodische Spiegelgalvanometer ist für genaue Messungen bestimmt und verhältnißmäßig kräftig und groß gebaut, so daß es sich auch für objektive Darstellung von Stromerscheinungen und für Spiegelablesung mit weiter Entfernung der Skala eignet. Bei einer Entfernung der Skala von 1 m giebt das Instrument einen Ausschlag von 1 mm bei einer Stromstärke von 1 Daniell in 35 Millionen S. E. ohne Richtmagnet an. Die empfindlichste Galvanometerform stellt sich uns endlich in einem astatischen Spiegelgalvanometer von sehr komplizirter und sorgfältiger Konstruktion dar. Jeder der beiden Magnete, welche sich bei diesem Instrumente zu einem astatischen Nadelpaare vereinigen, ist mit einer Galvanometerrolle umgeben, deren Windungsebenen beim Gebrauche des Instrumentes in den magnetischen Meridian zu stellen sind. Dies hindert indessen nicht, dem Instrumente unabhängig von der Lage des Zimmers jede beliebige Verwendung zu geben, da der Spiegel drehbar ist und der für den Gebrauchszweck erforderlichen Lage angepaßt werden kann. Das astatische Spiegel-Galvanometer besitzt, wenn es mit feinstem Kupferdraht umwickelt ist, einen Gesammtwiderstand von 20 000 S. E. bei 60 000 Windungen und giebt bei 1 Meter Entfernung der Skala vom Spiegel einen Ausschlag von wenigstens 1 mm bei einem Strom von 1 Daniell in 3 000 Millionen S. E.

Die oben beschriebenen Instrumente sind nur zur Messung gleichgerichteter Ströme verwendbar. Zu wissenschaftlichen und technischen Zwecken ist aber auch das Bedürfniß nach einem Strom-Meßinstrumente vorhanden, welches auch Wechselströme in beliebig schneller Aufeinanderfolge anzeigt. Ein Instrument, welches dieser Anforderung entspricht, ist das Dynamometer, welches in der speziell zur Messung von Strömen größter Stärke von Siemens u. Halske konstruirten Form hier zum ersten Male ausgestellt ist. Dasselbe besteht in einem Galvanometer, in welchem der Magnet durch eine vom Strom durchflossene Rolle ersetzt ist, welche mit der äußeren Galvanometerrolle einen Stromkreis bildet. Fließen Ströme durch beide Rollen, so wird, auch wenn die Ströme in sehr schneller Reihenfolge wechseln, die entstehende Ablenkung der inneren, beweglichen Rolle in ihrer Richtung nicht verändert, da mit jedem Stromwechsel in der inneren Rolle auch in der äußeren Rolle eine andere Polarität auftritt; der gleichzeitige Wechsel der Polarität hat zur Folge, daß die Ablenkung stets in derselben Richtung bleibt. Die Windungen des ausgestellten Siemens'schen Dynamometers bestehen aus 3 mm dickem Kupferdraht, sind mithin so dick, daß auch die stärksten Ströme keine Er-

Digitized by Google

hitzung hervorzubringen vermögen. Das Instrument ist daher zur Messung der kräftigsten von den dynamoelektrischen Maschinen herstellbaren Ströme geeignet.

Den bisher erwähnten Instrumenten, welche direkt zur Messung des elektrischen Zustandes dienen, schließen sich diejenigen Meßinstrumente an, welche, aus einer künstlich hergestellten Reihe von Körpern zusammengesetzt, in Bezug auf Ladung und Widerstand einfache Maßverhältnisse darbieten: die Ladungs- und Widerstandsskalen. Von einer Siemens'schen Einheit an, welche bekanntlich den Widerstand einer Quecksilbersäule von 1 Quadratmillimeter Querschnitt und 1 Meter Länge darstellt, und in Folge eines Beschlusses des internationalen Telegraphen-Kongresses zu Wien (1868) in der telegraphischen Praxis zur allgemeinen Einführung als Maßeinheit gekommen ist, bis zu 100 000 S. E. finden wir Widerstandsskalen in der bekannten, kastenförmigen Form vor, in welchen durch Stöpselung und Kombination der verschiedenen Widerstandsrollen jeder beliebige Widerstand von 0,1 Einheit an künstlich hergestellt werden kann.

Kondensatoren, welche zur Messung der Ladungsfähigkeit von Telegraphenkabeln für die beim Durchgange des elektrischen Stromes sich ansammelnde statische Elektrizität (der sogenannten Kapazität der Kabel) dienen, sind in 2 Exemplaren ausgestellt. Die Kondensatoren stellen im Wesentlichen nur eine andere Form der Leydener Flaschen dar; dieselben bestehen aus Lagen von Staniolblättern, welche unter sich durch nichtleitende Substanzen isolirt und so übereinandergeschichtet sind, daß alle zur Ansammlung gleichnamiger Elektrizität bestimmten Blätter untereinander in leitender Verbindung stehen. Als Maßeinheit für die Ladungsfähigkeit, sowohl von Kabeln als von Kondensatoren, wendet man neuerdings allgemein das »Mikrofarad«, ein Glied des von der British Association for the advancement of science angenommenen absoluten Maßsystems, an. Von den vorgeführten Instrumenten hat das erste, bei welchem die isolirende Masse aus Glimmer besteht, eine Kapazität von 1 Mikrofarad; das zweite, in welchem der Glimmer durch präparirtes Papier ersetzt ist, enthält $\frac{1}{2}$ bis zu 5 Mikrofarad. Beiläufig bemerkt wird es nicht uninteressant sein, zu erfahren, daß in der telegraphischen Praxis Kondensatoren bis zu 1000 Mikrofarad in Anwendung kommen; Kondensatoren von so hoher Kapazität sind, obwohl sie von der Firma angefertigt werden, nicht ausgestellt.

Ein von Dr. Siemens neuerdings konstruirter, für die Lichtmaschinen-Technik wichtiger Meßapparat ist das Seleuphotometer, welchem wir hier zum ersten Mal begegnen. Das metallische Selen leitet bekanntlich den elektrischen Strom um so besser, je mehr es durch Licht bestrahlt wird. Läßt man also ein in einen Stromkreis eingeschaltetes Selenplättchen durch Lichtquellen verschiedener Stärke, z. B. einmal durch eine Normalkerze, ein zweites Mal durch ein elektrisches Licht beleuchten, so hat diese verschiedene Beleuchtung eine ungleiche Stromstärke zur Folge; stellt man das elektrische Licht so weit ab, daß die beiden Stromstärken gleich sind, so läßt sich aus der Entfernung des elektrischen Lichtes seine Stärke berechnen.

Neu ist ebenfalls der Grubengasmelder, ein Instrument, dessen Thätigkeit auf der Erscheinung der Thermo-Elektrizität in Verbindung mit der Wärmeeinwirkung der Leuchtgase auf Platinschwamm beruht. Der Apparat besteht aus einem gewöhnlichen Thermo-Elemente, vor dem sich Platinschwamm befindet, wie er in den bekannten Döbereinerschen Feuerzeugen zur Verwendung kommt. Das in einer Grube aufsteigende Gas erwärmt den Apparat in dem Maße, in welchem das

Digitized by Google

Grubengas sich anhäuft. Ein Leitungsdraht führt zu einer außerhalb des Bergwerks befindlichen Beobachtungsstelle, woselbst durch den Nadelausschlag eines in den Stromkreis eingeschalteten Galvanometers die im Anzuge befindliche Gefahr rechtzeitig erkannt werden kann.

Für praktische Zwecke der Fabrikation dient ein ausgestellter Apparat zur Bestimmung der Leitungsfähigkeit des Kupfers. Derselbe besteht aus einer Wheatstoneschen Meßbrücke mit Universal-Galvanometer und einem Normaldraht, mit welchem Kupferdrähte von gegebener Länge verglichen werden. Vermittelst einer Tabelle läßt sich aus dem Gewichte des Drahtes und aus den Ablesungen an der Meßbrücke die Leitungsfähigkeit unmittelbar ableiten.

Am folgenden Tische befinden sich zwei interessante Instrumente, welche vorwiegend für militärische Zwecke bestimmt sind: ein elektrischer Apparat zum Messen der Geschwindigkeit der Kugel im Geschützrohr und ein magnetelektrischer Distanzmesser. Der Geschoßgeschwindigkeitsmesser findet zu artilleristischen Zwecken praktische Verwendung. Die Thätigkeit beruht auf der Aufzeichnung der Zeitintervalle, welche zwischen dem Durchgange des Geschosses an den verschiedenen Stellen des Rohres liegen, durch den elektrischen Strom. Beim Passiren des Laufes trifft die Kugel an sechs verschiedenen Stellen je einen seitwärts in den Lauf eingelassenen isolirten Leitungsdraht, mit dem sie im Augenblick der Berührung einen Stromschluß herstellt, welcher je eine vorher geladene Leydener Flasche zur Entladung bringt. Das Ueberspringen des Funkens findet auf eine berußte Stahlscheibe statt, welche 100 Umdrehungen in der Sekunde macht, und auf welcher jeder überspringende Funken eine kleine rußfreie Fläche hervorbringt, in welcher die Funkenmarke als ein scharfer, glänzender Punkt hervortritt. Durch genaue Messung des Abstandes der sechs Funkenmarken und der Drehungsgeschwindigkeit der Scheibe läßt sich die Zeit berechnen, welche zwischen den einzelnen Entladungen verstrichen ist. Eine Mikrometerschraube gestattet, die Entladungszeiten selbst bis auf den millionsten Theil einer Sekunde anzugeben. Der Distanzmesser ist namentlich zur Verwendung bei solchem Terrain bestimmt, auf dem keine Anhaltspunkte für die Bewegung des in Beobachtung befindlichen Gegenstandes vorhanden sind, wie dies beispielsweise bei der Bewegung eines Schiffes auf dem Meere der Fall ist. Zwei von einander entfernte Küstenstationen haben einen Apparat, in welchem die Rotation eines Ankers zwischen permanenten Magneten Elektrizität erzeugt, und in Verbindung damit je ein Fernrohr, welches auf den zu beobachtenden Gegenstand gerichtet wird. Die Bewegung der dem Lauf des Gegenstandes — beispielsweise eines Schiffes — folgenden Fernröhre überträgt sich auf elektromagnetischem Wege nach gleichem Prinzip, wie die Bewegung der Zeiger bei den Induktions-Zeigerapparaten, in der Centralstation auf zwei Lineale, welche, mit den Fernröhren parallel stehend, stets denselben Winkel bilden, den die Verlängerung der Fernröhre nach dem Beobachtungspunkte zu herstellt. Sind diese beiden Lineale nun auf einer Karte des zu beobachtenden Terrains angebracht, und sind die Schenkelenden der Lineale in den Punkten drehbar befestigt, welche den Standpunkten der beiden Fernröhre entsprechen, so giebt der Winkelkreuzungspunkt der Lineale unmittelbar den jeweiligen Standort des Beobachtungsobjektes auf der Karte an. Man kann also durch die Beobachtung den Ort eines Schiffes genau bestimmen und ist beispielsweise im Stande, von dem Beobachtungspunkte aus einen Torpedo, welchen das Schiff passirt, zur rechten Zeit anzuzünden.

Digitized by Google

Auf demselben Tische befindet sich noch ein magnet-elektrischer Wasserstandszeiger, bestehend aus Induktor mit Schwimmer und Kette, Zeigerapparat und selbstthätiger Alarmvorrichtung. Ueber ein Stirnrad ist eine Scharfenkette gelegt, welche auf der einen Seite einen metallenen Schwimmer, auf der anderen ein Gewicht trägt, das den Schwimmer im Gleichgewicht hält. Beim Steigen oder Fallen des Schwimmers mit dem Wechsel des Wasserstandes wird das Stirnrad gedreht. Die Axe des Stirnrades greift durch Räderübertragung in den Anker eines Magnetinduktors ein, welcher, sobald der Anker eine Umdrehung vollendet, einen auf der Beobachtungsstation aufgestellten Zeigerapparat in Thätigkeit setzt. Durch Ablesen von dem Zeigerapparate ist die Höhe des Wasserniveaus jederzeit erkennbar. Derartige Wasserstandszeiger finden bei den Berliner Wasserwerken an der Oberspree und in Tegel Anwendung.

In der Abtheilung für wissenschaftliche und Meßinstrumente sind noch eine Anzahl Wassermesser ausgestellt, welche die Quantität des durch die Apparate fließenden Wassers durch eine Kurbel, deren Drehung je einer gewissen Wassermenge entspricht, auf einer Zeigerskala angeben. Die Thätigkeit dieses Apparats beruht auf rein mechanischen, mit der Elektrizität nicht im Zusammenhang stehenden Vorgängen. Ausschließlich mechanischer Natur ist auch ein nach Petri'schem Systeme konstruirter Zuggeschwindigkeitsmesser. Derselbe zeichnet, mit der Welle eines Eisenbahnwagens in Verbindung gebracht, die Fahrgeschwindigkeit auf einen Papierstreifen dergestalt auf, daß aus dieser Aufzeichnung die Geschwindigkeit, welche der Zug zu jeder Zeit gehabt hat, genau abgelesen werden kann. Die Zuggeschwindigkeitsmesser sind dem Vernehmen nach bei den Bayerischen Staatsbahnen allgemein in Gebrauch und auch von verschiedenen Norddeutschen Bahnverwaltungen für ihren Betrieb eingeführt worden.

Die nächste Unterabtheilung, zu der wir gelangen, umfaßt diejenige für Telegraphen-Apparate mit Zubehör. Unter den Hülfsapparaten begegnen wir einer großen Auswahl von Blitzableitern, Galvanoskopen und Umschaltern in den bei der Telegraphie gebräuchlichen Formen, nämlich: einem sechstheiligen Plattenblitzableiter, einem zweitheiligen Plattenblitzableiter, zwei Blitzableitern in verschiedener Größe, welche zugleich als Umschalter dienen, einem Haarnadel-Galvanoskop zum Anzeigen sehr kurzer Ströme, einem Galvanoskop in gußeisernem Kasten, einem Galvanoskop mit Klemmenausschalter, mehreren Kurbelumschaltern und einem Fußumschalter. Für den Reisegebrauch dient ein Reisegalvanoskop mit Nadelarretirung in einer Tasche und ein Taschengalvanoskop mit Etui.

Relais sind in einfacheren Formen nicht ausgestellt; dagegen finden sich ein Dosenrelais, ein polarisirtes Relais und ein elektro-dynamisches Relais vor. Das Dosenrelais, so genannt wegen der dosenförmigen Gestalt, welche das Instrument hat, ist von der bekannten, auf der Anziehung eines Hebels durch einen Elektromagnet-Anker beruhenden Zusammensetzung und hat vor anderen Apparaten dieser Art den Vorzug großer Empfindlichkeit und leichter Regulirung voraus. Ebenfalls aus der telegraphischen Praxis bekannt ist das polarisirte Relais; dasselbe findet neuerdings bei der unterirdischen Telegraphie Verwendung. Von größerer Präzision im Zeichengeben ist das neben diesen Apparaten aufgestellte elektro-dynamische Relais, welches gleichfalls bei dem Betriebe der unterirdischen Kabellinien in der deutschen Telegraphenverwaltung versuchsweise Verwendung gefunden hat. Die Uebertragung der telegraphischen Zeichen erfolgt bei

Digitized by Google

diesem Relais durch die Bewegungen einer aus Drahtwindungen gebildeten Rolle, welche an einer feinen Spirale frei in einem intensiven magnetischen Felde schwebt, d. h. zwischen zwei Flächen von kräftigem, entgegengesetztem Magnetismus. Jede nur geringe Veränderung des durch die Drahtumwindungen der schwebenden Rolle laufenden Stromes setzt dieselbe in entsprechende Bewegung und bewirkt dadurch die Oeffnung und Schließung eines Stromkreises. Die Vorzüge des elektro-dynamischen Relais bestehen darin, daß die Stromwellen nicht von dem veränderlichen Magnetismus permanenter Magnete abhängig sind, und daß der Apparat daher den Stromveränderungen rascher und präziser folgt, als dies bei anderen Relais der Fall ist. Das Instrument hat ungeachtet dessen bei der Telegraphenverwaltung noch keine dauernde Verwendung gefunden, weil für die gewöhnlichen Zwecke der unterirdischen Telegraphie die einfacheren polarisirten Relais sich noch als genügend genau erwiesen haben.

Schlüsseln oder Tastern zur Herstellung der für die Hervorbringung der telegraphischen Zeichen erforderlichen Stromschließungen und -Oeffnungen begegnen wir auf der Ausstellung in den verschiedensten Formen. Für große Stationen empfiehlt sich ein lautloser Taster, welcher nach dem System der gewöhnlichen Morseschlüssel konstruirt, aber an den Kontaktstellen mit Federarmaturen belegt ist, welche bewirken, daß der Apparat fast ohne jedes Geräusch arbeitet. Ferner ist ein Wechselstromtaster für lange oberirdische Linien und ein Kabelschlüssel für sehr lange Kabel ausgestellt. Bei dem letzteren werden bei jedem Niederdrücken einer der beiden Tasten Ströme von verschiedener Richtung und bestimmt abgegrenzter Dauer in die Leitung gesandt, welche in ihrer Kombinirung zur Folge haben, daß die Ladungs- bezw. Entladungsströme der Kabel zum Theil aufgehoben werden und die zu übermittelnden telegraphischen Zeichen möglichst kurz und scharf ausfallen. Der ausgestellte Wechselstromtaster wird bei dem Berliner Haupt-Telegraphenamte für den Apparat der indisch-europäischen Linie benutzt.

Die Klasse der automatischen Schriftgeber wird durch drei Exemplare: einen Dreitastensender, einen Dosen-Schnellschriftgeber für einfache Morseschrift und einen Dosen-Schnellschriftgeber für doppelte Morseschrift repräsentirt. Der Dreitastensender hat, wie schon der Name andeutet, drei Tasten, durch deren Niederdrücken auf automatischem Wege eine Oeffnung bezw. Schließung des Stromes bewirkt wird, welche auf dem Papierstreifen des empfangenden Morse-Apparates je einen Punkt, einen Strich oder ein Buchstaben- bezw. Wort-Intervall hervorbringt. Durch abwechselndes Niederdrücken der Tasten in entsprechender Reihenfolge wird daher auf den Empfangsapparat die gewöhnliche Morseschrift übermittelt. Der Dosenschriftgeber, 1872 von v. Hefner-Alteneck entworfen, war bereits auf der Wiener Weltausstellung ausgestellt und ist in einem Exemplare, mit einer großen Anzahl anderer, von Herrn Dr. Siemens der Reichs-Telegraphenverwaltung als Geschenk überwiesener historischer Apparate, auch mit in die Sammlungen des Museums der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung übergegangen. Die Tastatur besteht aus 49 in 7 treppenförmige Reihen vertheilten Tasten, welche allen bei der Morseschrift vorkommenden Zeichen entsprechen, und durch eine sinnreiche automatische Vorrichtung die vollständigen Morsezeichen in die Leitung versenden.

Unter den ausgestellten Empfangsapparaten begegnen wir zunächst den bekannten Formen des Morseschen Reliefschreibers, des Farbschreibers mit äußerer abnehmbarer Federtrommel, des Farbschreibers mit Filzwalze und des polarisirten

Digitized by Google

Farbschreibers, bei welchem die Bewegung des Schreibhebels nach dem gleichen Prinzipe, wie bei der Uebertragung vermittelst des polarisirten Relais, durch Stahlmagnete regulirt wird. Neu sind: ein polarisirter Doppelschreiber, ein elektro-dynamischer Doppelschreiber und ein chemischer Doppelschreiber. Die Schrift erscheint bei diesen Apparaten nur in Punkten, jedoch in doppelter Reihe, und ist nach dem Morseschen System in der Weise ablesbar, daß die Zeichen der oberen Reihe als Punkte und diejenigen der unteren Reihe als Striche der Morseschrift zu denken sind. Die Apparate werden mit Wechselstrom betrieben und arbeiten mit zwei Schreibhebeln, von denen der eine, welcher die Zeichen der oberen Reihe hervorbringt, auf den positiven und der andere, die Zeichen der unteren Reihe herstellende Hebel, auf den negativen Strom anspricht. Da zu ihrem Betriebe nur Ströme von gleicher und kurzer Dauer erforderlich sind, so eignen sich diese Apparate besonders für die Kabeltelegraphie.

Ein für den Betrieb sehr langer Kabellinien bestimmter Apparat ist der Rußschreiber von Siemens u. Halske. In dem nach Art des elektro-dynamischen Relais konstruirten Elektromagnete dieses Instrumentes bildet der eine Pol einen massiven cylindrischen Stab, der andere Pol einen cylindrischen Eisenmantel, welcher jenen Stab ringförmig umgiebt; zwischen den beiden Polen schwebt in dem in dem Zwischenraume sich bildenden starken magnetischen Felde eine an einer Spiralfeder hängende, aus Drahtwindungen bestehende Rolle, welche durch die Stromveränderungen auf- und abwärts bewegt wird. Eine mit dieser Rolle in Verbindung stehende Schreibspitze macht alle Bewegungen des Cylinders mit und überträgt dieselben in vergrößertem Maßstabe auf ein vorbeigleitendes Papierband, welches vorher in kontinuirlicher Weise berußt wird. Nachdem das Papierband die Aufzeichnungen aufgenommen hat, geht dasselbe durch eine verdünnte Lösung von Schellack und Spiritus, welche die Aufzeichnungen so fixirt, daß dieselben, nachdem der Papierstreifen den Apparat verlassen hat, nicht mehr verwischt werden können. Der Apparat spricht auf Ströme geringster Stärke an; da er den ganzen zeitlichen Verlauf des Stromes in graphischer Aufzeichnung wiedergiebt, so ist er auch als Meßinstrument zur Beobachtung von Stromerscheinungen im Kabel vorzüglich geeignet.

Von großem Interesse sind die automatischen Typendruckapparate, welche außer dem bekannten Hughesschen Druckapparate in drei neuen Formen: dem Börsendrucker, dem Zeigertypendrucker und dem Typendrucker mit magnetelektrischem Geber vorgeführt werden. Der Börsentypendrucker ist für Privatkreise bestimmt. Die telegraphischen Zeichen werden durch einen Dosenschriftgeber in automatischer Weise gegeben und durch den Empfangsapparat auf einem Papierstreifen vermittelst eines Typenrades in gewöhnlichen Drucktypen zur Wiedergabe gebracht. Die Auslösung des Papierstreifens erfolgt selbstthätig, so daß eine Bedienung des Apparates durch einen empfangenden Telegraphisten nicht erforderlich ist. Da mit demselben Geber 20 bis 30 Empfangsapparate verbunden werden können, welche die gegebenen Zeichen zu gleicher Zeit an verschiedenen Orten reproduziren, so liegt eine praktische Verwerthung des Apparats zu regelmäßiger telegraphischer Uebermittelung von Börsennachrichten und sonstigen Mittheilungen nahe, als Ersatz für die Uebermittelung gedruckter Telegramme, welche jetzt von den telegraphischen Bureaus in einzelnen großen Städten im Abonnement an Banquiers, Redaktionen und Privatpersonen vertheilt werden. Die durch den Dosengeber des Apparats erzeugten Ströme unterscheiden sich durch verschiedene Zahl von Impulsen und entsprechen je einem Buchstaben des

Digitized by Google

Typenrades. Bei jedem telegraphischen Zeichen springt das Typenrad vor und druckt den entsprechenden Buchstaben auf den Papierstreifen ab; nach dem Aufhören des Stromes kehrt das Rad von selbst wieder in die Ruhelage zurück. Die Umdrehung des Typenrades ist so geregelt, daß ein einmaliger Fehler sich nicht auf die folgenden Zeichen übertragen kann. Der Typendrucker mit magnet-elektrischem Geber ist eine andere Form des soeben beschriebenen Apparates. Auch die ausgestellten Zeigertypendrucker, welche gleichzeitig als Geber und als Empfänger dienen, und deren je zwei zusammen ein Apparatsystem bilden, sind für den Privatgebrauch bestimmt. Der Apparat besteht aus zwei Zeigertelegraphen, welche in Verbindung mit einem Typenrade stehen, dessen Bewegung in ähnlicher Weise regulirt wird, wie diejenige der Zeiger des Instrumentes. Bei jeder Zeichenübermittelung wird die betreffende Type auf einen sich selbst auslösenden Papierstreifen abgedruckt. Die Apparate funktioniren sehr genau und sicher und können von Jedermann, ohne vorher erforderliche Uebung, bedient werden.

Telephone sind in der bekannten Siemensschen Konstruktion, mit Hufeisenmagnet und Trompetensignal, wie sie bei den deutschen Fernsprechämtern jetzt allgemein eingeführt ist, vorhanden.

Telegraphen-Apparate für Eisenbahndienstzwecke sind in verschiedenen Zusammenstellungen ausgestellt, wie sie von der Firma für die einzelnen Eisenbahnverwaltungen geliefert werden. Dieselben stellen nur Variationen der bei der Reichstelegraphie bestehenden Normal-Apparate des Morsesystems dar. Es sind vorhanden: ein Telegraphen-Apparattisch für Eisenbahnzwecke mit Reliefschreiber, Relais, Galvanoskop, Taster, Blitzableiter und Umschalter; ein Apparattisch mit einem doppelten Fußumschalter, Ständer mit 2 Weckern, Normal-Farbschreiber, Relais, Galvanoskop, Taster, Blitzableiter und Umschalter; ein Apparattisch mit 2 Fußumschaltern, Ständer mit 2 Weckern, Farbschreiber mit Filzwalze und oberer doppelter Papierrolle, Relais, Galvanoskop, Taster, Blitzableiter und Umschalter; sowie endlich ein Telephon-Schränkchen mit Einschalter und Taster.

Apparate für Feuerwehrzwecke sind in je einem vollständig ausgerüsteten Apparattische für eine Central- und eine Zwischenstation, in einem automatischen Feuermelder und in einem kombinirten Wächter-Kontroll- und Feuersignal-Apparate vertreten.

Die sämmtlichen für den Eisenbahndienst und den Zwecken der Feuerwehr bestimmten Telegraphenapparate sind mit sogenannten Federschlußklemmen versehen, welche es ermöglichen, jeden Telegraphenapparat ohne Weiteres und ohne Hülfe von Werkzeugen zu entfernen, auszuwechseln, einzuschalten u. s. w, ohne daß dadurch irgend eine Störung in der Leitung veranlaßt wird. Dieses von der Firma Siemens u. Halske ausgegangene System hat bei Eisenbahnen und Feuertelegraphen die weitgehendste Verwendung gefunden.

Neu ist endlich noch der in einem Exemplare ausgestellte tragbare Vorposten-Feldtelegraph, welcher 1876 von Siemens u. Halske konstruirt und bei der deutschen Feldtelegraphie eingeführt ist. Das ganze Apparatsystem besteht aus einem Tornister mit 500 m Kabel, zwei 3 m langen Verbindungskabeln, einem zweiten 500 m langen Kabel mit Transportkasten, zwei Morseapparaten mit Zubehör in je einem Lederfutteral und einem Batteriekasten mit 12 Papp-Elementen; dasselbe kann von einem Mann bequem getragen werden. Zum Einrichten und Bedienen dieses Telegraphen sind 1 Unteroffizier und 2 Telegraphisten nothwendig.

Digitized by Google

Nach Verbindung der einzelnen Theile geht ein Mann mit umgehängtem Torniſter vor, während der andere bei dem zweiten Apparat, der mit der Batterie verbunden iſt, zurückbleibt. Beim Vorgehen rollt ſich das Kabel von ſelbſt ab und fällt auf den Boden, ſo daß beim Haltmachen die Leitung gelegt iſt, und die telegraphiſche Korreſpondenz ſofort begonnen werden kann. Es können 1000 m in 10 Minuten ausgelegt und in 15—20 Minuten wieder eingezogen werden. Ein mit dem Apparate verbundener Wecker benachrichtigt den Telegraphiſten vom Beginne der Korreſpondenz; der Wecker kann auch, um in der Nähe des Feindes nicht zum Verräther zu werden, durch einen an der Rückſeite des Futterals angebrachten Hebel abgeſtellt werden. Da die Apparate auf Ruheſtrom geſtellt ſind, ſo muß jede Unterbrechung der Leitung durch Anſchlagen der Glocken ſofort bemerkbar werden. Damit beim Anrufen im Falle augenblicklicher Unaufmerkſamkeit des Telegraphiſten keine Zeit verloren geht, iſt das den Papierſtreifen bewegende Uhrwerk ſo eingerichtet, daß es durch das eingehende Telegramm ſelbſt ausgelöſt wird und das Telegramm daher ſofort zur Aufnahme bringt.

Eine große Anzahl von Weckerapparaten in den verſchiedenſten Formen, für gleichgerichtete Ströme mit Selbſtunterbrechung und für Wechſelſtröme eingerichtet, führt zu der Abtheilung für Eiſenbahn-Signal- und Sicherungseinrichtungen. Das Auge begegnet zuerſt einer eiſernen Läutebude, von der bekannten äußeren Erſcheinung, wie ſie jedem der Leſer aus eigener Anſchauung von den Eiſenbahnlinien bekannt ſein wird. Zum Betriebe der Läutewerke werden gewöhnliche Magnet-Induktionsapparate verwandt, welche in drei verſchiedenen Stärken, von 6 bis 8 Lamellen, gleichfalls ausgeſtellt ſind. Die innere Einrichtung der Läutebuden beſteht aus einem Elektromagneten und einem Räderſyſtem mit Glockenwerk. Durch den in die Leitung geſchickten Induktionsſtrom wird der Eiſenkern des Elektromagneten magnetiſch und zieht einen nebenſtehenden Anker augenblicklich an. Die Bewegung des Ankers löſt die Hemmung des Laufwerks aus und veranlaßt auf mechaniſchem Wege mehrere Glockenſchläge, welche gleichzeitig in allen an der betreffenden Linie aufgeſtellten Buden ertönen. Die Mitwirkung der Bahnwärter beſchränkt ſich lediglich darauf, je nach Bedarf das Gewicht des Laufwerks aufzuziehen und eine an der Läutebude befindliche Signalſcheibe, welche, für gewöhnlich vertikal ſtehend, bei Auslöſung des Gewichts in die horizontale Lage gebracht wird, nach Paſſiren des ſignaliſirten Zuges wieder in die vertikale Stellung zu bringen. Ferner iſt ein Regiſtrir-Apparat zur Kontrolle der abgegebenen Läutеſignale ausgeſtellt. Derſelbe ſetzt, in die Signalleitung eingeſchaltet, beim Geben des Signals einen Papierſtreifen in Bewegung, in dem auf mechaniſchem Wege bei jeder Gruppe von Glockenſchlägen ein Punkt ausgeſtochen wird. Der Zweck iſt die Fixirung der mit dem Induktor gegebenen Signale, und damit die Herſtellung einer Kontrolle der pünktlichen und richtigen Signaliſirung. Hierzu iſt die Aufſtellung je eines Apparates zwiſchen zwei Stationen genügend.

Das beſchriebene Signalſyſtem iſt für den Eiſenbahnſicherungsdienſt auf freier Strecke immerhin noch inſofern unzureichend, als die Gelegenheit benommen iſt, bei Störungen des Bahnbetriebes (durch Entgleiſung, Defektwerden der Maſchine u. ſ. w.) dieſe Störung durch raſchgehende Signale von dem nächſtgelegenen Bahnwärter aus nach der nächſten Station bekannt zu geben. Zur Abſtellung dieſes Mangels wurde durch Einführung einer Hülfsſignal-Einrichtung eine ſinnreiche Verbeſſerung der Läutewerke und der zugehörigen Apparate konſtruirt, die es ermöglicht, von jedem

Digitized by Google

Wärter aus in wenigen Minuten auf elektrischem Wege eine Anzahl Signale nach der nächsten Station zu geben, und welche durch Einschaltung eines Morsetasters auch den der Morseschrift kundigen Personen Gelegenheit giebt, jede beliebige Notiz damit zu verbinden. Neuerdings sind in den Apparaten auch Fernsprecher angebracht, welche eine weitere Verbindung zwischen den Läutebuden und der Station herstellen. Derartige Hülfssignal-Einrichtungen, welche einen weiteren Bestandtheil der inneren Einrichtung der Läutebuden bilden, sind in zwei verschiedenen Formen ausgestellt, von denen die eine für 5, die zweite für 8 automatische Hülfssignale eingerichtet ist. Die Läutebuden mit automatischer Hülfssignal-Einrichtung sind von der Firma in größerer Zahl an die Bayerische Staatseisenbahnverwaltung geliefert worden.

Eine erweiterte Sicherung des Bahnhofsbetriebes wird durch die Blockapparat-Einrichtungen (System Frischen) bezweckt, welche auf der Ausstellung in einzelnen Theilen und in dem Modell eines Bahnhoftheils mit vollständiger Blocksignal-Einrichtung vorgeführt werden. Eine nähere Beschreibung würde an dieser Stelle zu weit führen. Dieselben sind in der auf der Ausstellung veranschaulichten Form von der Firma für eine große Anzahl frequenter Bahnhöfe des In- und Auslandes geliefert worden.

Wenden wir uns von der Abtheilung für Eisenbahn-Sicherungseinrichtungen wieder zu den, engeren Zwecken der Telegraphie dienenden, Ausstellungsgegenständen, so wird die Aufmerksamkeit weiter durch eine reichhaltige Zusammenstellung von Leitungsgegenständen gefesselt. Dieselben bestehen aus Durchschnitten und Proben von Telegraphendrähten und Telegraphenkabeln, wie sie von der Firma angefertigt und gelegt worden sind. Vom zarten Kupferdrahte an, der zu einer Ader zusammengesponnen wird, geht die Stufenfolge hinauf bis zu dem umfangreichen, dicht mit Eisenarmaturen bespannten Fluß- und Untersee-Kabel. Außer einer Auswahl von Proben, welche die Fabrikationsstufen eines vieradrigen und eines siebenadrigen Kabels darstellen, sind insgesammt 146 verschiedene Kabelmuster, 94 Kupfer- und Eisenseilmuster und 191 Stück Adermuster ausgestellt.

Die letzte, aber unstreitig für die Jetztzeit interessanteste Abtheilung der Siemens'schen Ausstellung ist diejenige für elektrische Stromerzeuger und Lichtapparate. Das Prinzip der dynamischen Stromerzeugung, der Umwandlung von Arbeitskraft in elektrischen Strom ohne Verwendung permanenter Magnete ist es, auf dem die Thätigkeit der hier ausgestellten Apparate beruht, und welches durch die hier zum ersten Male in größerem Maßstabe öffentlich zur Ausführung gebrachte mechanische Kraftübertragung eine weite Perspektive auf Verwendung der Elektrizität in den verschiedensten Zweigen der Technik eröffnet. Nachdem Dr. Siemens im Januar 1867 das Prinzip der dynamo-elektrischen Stromerzeugung der Berliner Akademie der Wissenschaften mitgetheilt hatte, wurde die erste nach demselben gebaute Maschine auf der Pariser Weltausstellung vom Jahre 1867 ausgestellt, wo sie neben einer anderen von dem Engländer Ladd hergestellten dynamo-elektrischen Maschine großes Aufsehen erregte. Dieselbe war praktisch zum Minenzünden eingerichtet und wurde mit der Hand in Bewegung gesetzt. Wir begegnen dieser Maschine in ähnlicher Konstruktion unter dem Namen eines »Funkenminenzünders« hier wieder. Daneben befindet sich ein »Glühminenzünder«, welcher die zum Zünden erforderliche Wärme durch Glühen (Incandascenz) eines vom elektrischen Strome durchflossenen Drahtes hervorbringt. Dem Funkenminenzünder,

Digitized by Google

welcher als erste dynamo-elektrische Maschine ein besonderes historisches Interesse bietet, schließen sich die dynamo-elektrischen Stromerzeuger neuester und vollkommenster Konstruktion an. Durch die früheren dynamo-elektrischen Maschinen, bei denen der zwischen den Elektromagnetkernen rotirende Induktor aus einer einfachen Drahtspule bestand, konnten nur Wechselströme erzeugt werden, welche erst vermittelst eines Kommutators der Umwandlung in gleichgerichtete Ströme bedurften. In Folge des schnellen Polwechsels, mit welchem eine bedeutende innere melekulare Arbeit im Eisen des rotirenden Cylinders verbunden ist, wurde bei diesen Maschinen der Cylinder stark erwärmt; auch durch die Ueberwindung des bedeutenden Widerstandes, welchen die Anziehung der Pole auf die Eisentheile des Cylinders erzeugt, wurde Wärme hervorgebracht: es trat daher bei längerer Thätigkeit der Maschinen eine erhebliche Erhitzung der Kerne ein, welche die isolirenden Hüllen gefährdete. Diesem Uebelstande ist durch Einführung des zuerst von Pacinotti angegebenen, dann von Gramme unabhängig von der Pacinotti'schen Erfindung konstruirten und später durch von Hefner-Alteneck verbesserten »magnet-elektrischen Ringes« abgeholfen worden. Bei den hier ausgestellten Maschinen, welche 1872 von von Hefner-Alteneck, dem Vorsteher des Konstruktionsbüreaus der Telegraphenbauanstalt von Siemens & Halske, entworfen und 1873 in England und in anderen Ländern patentirt wurden, bildet der wesentlichste Bestandtheil eine Trommel, welche an ihrem äußeren Umfange in vielen Windungen und in einzelnen (bis 50 und mehr) Theilen in ihrer Längsrichtung mit isolirtem Draht umwickelt ist. Durch schnelle Umdrehung der Trommel innerhalb des von den Elektro-Magnetpolen gebildeten, sehr intensiven magnetischen Feldes werden in den unter sich passend kombinirten Drahtwindungen Ströme von großer Stärke induzirt, welche beim Austritte aus der Maschine gleiche Richtung haben. In der Ausstellung sind 3 solcher Maschinen von verschiedener Größe (Modell D 3, D 5 und D 6), welche zur Erzeugung elektrischen Lichts bestimmt sind, und eine mittelgroße, mit sehr dicken Drähten von geringem Widerstande, für galvanoplastische Zwecke konstruirte, Maschine aufgestellt. Daneben werden eine magnet-elektrische Maschine (M 1) mit 50 Stahlmagneten auf Drehtisch mit Schwungrad, für Laboratoriumszwecke, zum Betriebe durch eine Person eingerichtet, und eine magnet-elektrische, mit 50 Stahlmagneten versehene Maschine (M 2) für Galvanoplastik vorgeführt, welche mit jenen Maschinen die Konstruktion der Induktions-Trommel nach dem v. Hefner-Alteneck'schen Systeme gemein haben.

Die Anwendung Jablochkoff'scher Kerzen zur elektrischen Beleuchtung, welche die Unterhaltung intermittirender Ströme von wechselnder Richtung erfordern, hat neuerdings wieder zur Herstellung von Wechselstrommaschinen geführt. Die von Siemens u. Halske erbaute, auf der Ausstellung in einem Exemplare vertretene Wechselstrommaschine, welche inzwischen in allen Ländern patentirt ist, zeichnet sich vor der Gramme'schen Maschine durch geringeren Kraftbedarf und durch geringere Erhitzung aus und hat sogar in Frankreich den Konkurrenzkampf mit der Gramme'schen Maschine mit Erfolg aufgenommen. Eine solche Maschine findet schon seit Monaten bei der elektrischen Beleuchtung der neuen Packethalle des Berliner Hof-Postamts Anwendung und wird von dorther einem großen Theile der Leser des »Archivs« bekannt sein. Die Stahlmagnete sind bei dieser Maschine durch Elektromagnete ersetzt, welchen der zur Magnetisirung der Eisenkerne erforderliche Strom durch eine besondere dynamo-elektrische Maschine zugeführt wird. Zur Lichterzeugung sind

Digitized by Google

daher zwei Maschinen, eine gewöhnliche dynamische und eine Wechselstrommaschine, erforderlich. In einen und denselben, von einer Wechselstrommaschine ausgehenden Stromkreis können 4 bis 5 Jablochkoff'sche Kerzen eingeschaltet werden.

Kohlenregulatoren für elektrisches Licht sind in mehreren Exemplaren in den bekannten Siemens'schen Konstruktionen ausgestellt. Es finden sich vor: eine kleine elektrische Lampe, eine kleine elektrische Lampe mit Parabelspiegel auf einem Kugelstativ, eine für Schiffszwecke eingerichtete, auf einem Säulenfuße drehbare Lampe; eine große elektrische Lampe mit Refraktor und Fresnel'schem Scheinwerfer, welche auf horizontaler und vertikaler Kreistheilung nach allen Richtungen hin drehbar ist; ferner zwei Lampen in verschiedener Größe ohne Laufwerk.

Während der Betrieb der älteren Siemens'schen Lampen je eine dynamo-elektrische Maschine für gleichgerichteten Strom für je eine Lampe erfordert, und während auch bei Anwendung Jablochkoff'scher Kerzen mit Wechselstrommaschinen höchstens 5 Kerzen in einen Stromkreis eingeschaltet werden können, ist es Siemens u. Halske gelungen, durch das neue System der elektrischen Beleuchtung mit Differentialspulen für getheiltes Licht, wie es in der Kaisergallerie der Berliner Passage gezeigt wird, einen weiteren Schritt in der Lösung des Problems der Theilung des elektrischen Lichtbogens und in der praktischen Verwerthung des elektrischen Lichtes nach vorwärts zu thun. Bekanntlich leidet die Beleuchtung durch Jablochkoff'sche Kerzen, abgesehen von ihrer Kostspieligkeit, noch an manchen erheblichen Mängeln, welche ihrer allgemeineren Verbreitung hinderlich sind. Namentlich ist es störend, daß alle Kerzen erlöschen, wenn eine der in denselben Stromkreis eingeschalteten Lampen ausgeht, oder wenn die Geschwindigkeit der Maschine nachläßt, und daß dieselben sich dann nicht wieder von selbst anzünden. Auch ist das Kerzenlicht nicht so ruhig, wie es zur Erleuchtung von Arbeitsräumen wünschenswerth ist. Ein Theil dieser Mängel ist durch das neue Siemens'sche System der elektrischen Beleuchtung, welches in der Kaisergallerie vorgeführt wird, beseitigt worden. Die Theilung des Lichtbogens erfolgt bei dem neuen Siemens'schen Systeme durch Anwendung selbstthätiger Regulatoren, indem nicht nur, wie bei den bisherigen elektrischen Lampen, die im gesammten Leitungskreise thätige Stromstärke den Abstand der Kohlenstäbe regulirt, sondern auch eine angebrachte Nebenschließung den Leitungswiderstand jedes einzelnen Lichtbogens selbstthätig korrigirt. Das Prinzip der Anwendung von Nebenschließungen zur Regulirung des Lichtbogens ist zwar schon bei früheren Lampenkonstruktionen der Firma in Anwendung gekommen und in vielen Ländern patentirt worden; auch war eine damit versehene Lampe schon auf der Wiener Weltausstellung ausgestellt: doch gelang es erst in neuester Zeit Herrn von Hefner-Alteneck, durch Einführung einer sehr sinnreichen Differentialeinwirkung des elektrischen Stromes einfache und vollkommen sicher arbeitende Lampen herzustellen, welche eine Theilung des Lichtbogens für praktische Beleuchtungszwecke wenigstens bis zu einer Zahl von zwölf Flammen für einen Stromkreis durchführen. Es ist diese Theilung des Lichtbogens nicht zu verwechseln mit der neuerdings von Edison in Amerika, Reynier in Paris und Markus in Wien angestrebten elektrischen Beleuchtung durch glühende Kohlenstücke, Platina u. s. w. Das von den Genannten erzeugte Glühlicht läßt zwar eine fast beliebige Vertheilung des elektrischen Lichtes zu; doch hat dasselbe verhältnißmäßig wenig Leuchtkraft und ist nicht als elektrisches Licht im bisherigen, auf der Erscheinung des Volta'schen Lichtbogens beruhenden, Sinne zu bezeichnen.

Digitized by Google

Das Charakteristische der neuen Siemens'schen Beleuchtung besteht darin, daß die Lampen den Bogen in sich auf einen bestimmten Widerstand regeln. Dies wird erreicht durch eine Stromverzweigung innerhalb der Lampen, wie sie im Prinzip bei der Telegraphie in verschiedenen Systemen des Gegensprechens zur Anwendung gekommen ist. Es ergiebt sich hieraus der Vortheil, daß bei der Einschaltung mehrerer Lampen in einen Stromkreis die Stromschwankungen der einen Lampe die Regulirung der anderen nicht beeinflussen. Bei der Beleuchtung in der Kaisergallerie sind 12 Lampen in denselben Stromkreis eingefügt, welcher durch eine dynamo-elektrische Maschine mittlerer Größe mit einem Motor von 8 Pferdekräften unterhalten wird. Jede der Lampen giebt ein ruhiges, schönes Licht in Stärke von je 30 Gasflammen. Mit Hülfe der Differentiallampen lassen sich zwar theoretisch beliebig viele Lampen in einen Leitungskreis bringen; und es sind denn in der That auch mit Einschaltung von 20 Lampen in einen Kreis schon gute praktische Resultate erzielt worden. Doch ist damit noch keine unbegrenzte Theilung des Lichtbogens zu erzielen, da die elektromotorische Kraft mit der Zunahme der Lampenzahl eine für ihre Erhaltung gefährliche Größe erhalten müßte. Eine zu weit gehende Theilung hat auch noch den Nachtheil, daß die gesammte Lichtstärke bei fortgesetzter Theilung sich im hohen Maße vermindert. Immerhin ist durch die in der Kaisergallerie ausgestellte elektrische Beleuchtung ein weiterer beachtenswerther Fortschritt im elektrischen Beleuchtungswesen zu verzeichnen.

Geradezu als bahnbrechend sind die Versuche anzusehen, welche auf der Ausstellung in der Uebertragung von mechanischer Arbeit durch den elektrischen Strom vorgeführt werden. Wird ein Strom durch die Drahtumwindungen einer dynamo-elektrischen Maschine geleitet, so werden sowohl die festen Elektromagnetkerne als die rotirende Trommel mit den sie umgebenden Umwindungsgruppen allmählich bis zum Sättigungspunkte magnetisirt; die der Polarität der Magnetkerne entgegengesetzten Polflächen der Trommel zeigen in Folge dessen das Bestreben, sich rechtwinklig gegen die Pole des Elektromagneten zu stellen. Die Trommel geräth dadurch in Umdrehung, welche mit der Stärke des Stromes in ihrer Geschwindigkeit zunimmt. Werden daher zwei dynamo-elektrische Maschinen leitend mit einander verbunden, so wird die durch mechanische Arbeit gewonnene Elektrizität der ersten stromerzeugenden Maschine in der zweiten stromempfangenden Maschine wieder in mechanische Kraft umgesetzt, welche letztere um so größer wird, je stärker die zur Stromerzeugung dienende mechanische Kraft und demeutsprechend die Intensität des Stromes ist. Man kann den Strom durch Leitungsdrähte von entsprechender Dicke und geringem Widerstande auf weite Entfernungen hin fortpflanzen und daher die aus den Maschinen gewonnene Elektrizität zur Uebertragung von Kraft von weiterher benutzen. Namentlich da eröffnet sich für diese Art der Kraftübertragung eine große Zukunft, wo zum Betriebe der stromerzeugenden Maschinen billige durch die Natur gebotene, jetzt unbenutzte Arbeitskraft zur Verfügung steht. Nicht alle mechanische Arbeit des Motors verwandelt sich in Elektrizität, da ein Theil zur Ueberwindung der Reibung benutzt wird, und ein anderer Theil durch Umwandlung in Wärme, welche auf die Maschine und die Drähte übergeht, in Verlust kommt. Immerhin ist es bei den bisherigen Versuchen schon gelungen 30—60 Prozent der auf die Bewegung des Stromerzeugers verwendeten Kraft durch die sekundäre Maschine wieder in Arbeit umzusetzen.

Die mechanische Kraftübertragung wird uns auf der Ausstellung in zwei ver-

Digitized by Google

schiedenen Formen: zum Betriebe eines Webstuhls mit Zubehör und zur Fortbewegung der elektrischen Eisenbahn, vorgeführt. Zu beiden Kraftübertragungen sind die Stromerzeuger in der Maschinenhalle aufgestellt, wo sie durch den großen Motor, welcher zum Betriebe der dort aufgestellten Maschinen dient, mit in Bewegung gesetzt werden.

Von der Maschinenhalle aus führt zunächst eine Leitung zu einer in der Textilhalle aufgestellten dynamo-elektrischen Maschine, welche in dieser Halle den Betrieb eines Teppich-Webstuhls der Firma F. Paatz und einer Spulmaschine nebst Haspel von G. Stein unterhält. Die Maschine ist hier mit einem Regulator in Verbindung gebracht, welcher sehr genau und kräftig wirkt. Geht die primäre Maschine zu schnell, so schaltet der Regulator eine Anzahl Kohlenstäbe ein und bringt dadurch einen Widerstand in den Stromkreis, welcher eine Erhöhung der auf die sekundäre Maschine einwirkenden Stromintensität verhindert; läßt die Umdrehungsgeschwindigkeit nach, so schalten sich die Widerstände selbstthätig aus und erhalten den Gang der übertragenden Maschine in bisheriger Geschwindigkeit. Die Arbeiten des Webstuhls und der beiden Hülfsmaschinen, welche von der unsichtbaren Kraft der Elektrizität in so sichere und gleichmäßige Bewegung versetzt werden, gewähren ein hohes Interesse und verfehlen nicht, einen sich stets erneuernden Kreis von Schaulustigen und Wißbegierigen um sich zu sammeln.

Die elektrische Eisenbahn ist auf dem zwischen der Maschinenhalle und der Grenze des Ausstellungsraumes befindlichen Hofraume angelegt. Nach den Mittheilungen des Herrn Dr. Siemens hat die erste Veranlassung zu der Einrichtung eine Anfrage des Baumeisters Westphal aus Cottbus, über die Möglichkeit der Uebertragung der Kraft dort verbrannter Kohlen nach Berlin, gegeben. Der Genannte hatte nämlich eine Bemerkung über die Möglichkeit des Transports der Kraft des Niagarafalles gelesen, und wollte hier eine ähnliche Anwendung in der Praxis versuchen. Ging dies auch nicht an, so hat die Anregung doch dazu geführt, der Sache näher zu treten, um zu sehen, wie weit sich die elektrische Kraftübertragung zum Transporte auf Schienenwegen benutzen lasse. Der Versuch ist gut ausgefallen und hat zu der Anlage der elektrischen Bahn, wie sie uns in der Ausstellung entgegentritt, geführt. Die Einrichtung ist folgende: Es sind zwei Schienengeleise, wie bei einer schmalspurigen Bahn, welche in einer Kurve ringförmig in sich zurückgehen, in Länge von etwa 300 Metern angelegt. In der Mitte befindet sich eine isolirte dritte Schiene, ein aufrecht stehendes Flacheisen. Die Lokomotive trägt zwei Rollen, mit welchen sie mit der isolirten Mittelschiene in Verbindung steht; im Uebrigen bildet der wesentliche Bestandtheil der Lokomotive eine elektro-dynamische Maschine, deren einer Pol mit der Mittelschiene und deren anderer Pol durch die äußeren Räder mit den Außenschienen leitende Verbindung hat. In gleicher Weise steht auch die stromerzeugende Maschine in der Maschinenhalle durch einen Pol mit der Mittelschiene und durch den anderen Pol mit den äußeren Schienen in Verbindung. Wo also die in der Lokomotive angebrachte dynamische Maschine sich auf der Bahn befindet, wird sie von dem in der Maschinenhalle erzeugten elektrischen Strome durchlaufen und in Rotation versetzt, welche sich auf die Räder der Lokomotive mittheilt; letztere setzt ihren Lauf so lange fort, bis der Strom unterbrochen wird.

Etwaige mangelhafte Isolation der Schienen ist von keiner erheblich beeinträchtigenden Wirkung. Ist die Lokomotive im Gange, so bilden ihre Leitungsdrähte eine viel bessere Leitung als die feuchte Erde; ist die Leitung unterbrochen,

Digitized by Google

so genügt die feuchte Erdleitung nicht, die dynamo-elektrische Wirkung im Gange zu halten; der Magnetismus der stromerzeugenden Maschine verschwindet daher und in Folge dessen wird auch der Nebenstrom durch die Erde unterbrochen.

Einen großen Vorzug hat die elektrische Kraftübertragung dadurch, daß die Lokomotive sowohl bei langsamer, als auch bei schneller Bewegung stets mit voller Kraft arbeitet, eine Wirkung, welche in der Mechanik noch als ungelöstes Problem dasteht. Wenn nämlich die kraftgebende Maschine große Arbeit zu leisten hat, mithin langsam geht, so sind auch die von ihr erzeugten Gegenströme entsprechend schwach, und es verstärkt sich dadurch im gleichen Maße der Strom durch die Leitung. Dadurch wird der Elektromagnetismus und ihm entsprechend die Zugkraft der Maschine vergrößert. Die dynamo-elektrische Lokomotive hat ferner den Vortheil, daß sie gleich in sich selbst die Kraft zum Bremsen trägt, indem sie als primäre oder stromerzeugende Maschine auftritt, wenn sie schneller als diese umgebreht wird; dadurch sucht sie mithin diese und mit ihr die arbeitende Dampfmaschine umgekehrt gegenseitig zu decken.

Bei der Beurtheilung der Leistungen der in der Ausstellung aufgestellten elektrischen Lokomotive ist zu berücksichtigen, daß dieselbe nicht für ihren gegenwärtigen Zweck gemacht ist, welcher darin besteht, die hinter ihr hängenden 3 eleganten kleinen Personenwagen mit 18—20 Personen in 1—2 Minuten über die 300 Meter lange Kreisbahn zu befördern, sondern daß sie ursprünglich dazu bestimmt war, aus dem Kohlenstollen des Baumeisters Westphal Kohlen zu Tage zu fördern. Nichtsdestoweniger sind die Leistungen der Lokomotive schon sehr beachtenswerthe und geben die Gewißheit, daß es jetzt schon viele Fälle giebt, wo elektrische Lokomotiven praktisch mit Vortheil verwendbar sind. Die Frage der Ausdehnung, welche der Anwendung der dynamo-elektrischen Lokomotiven möglicher Weise zu geben sein wird, ist nach den bis jetzt vorliegenden Erfahrungen schwer zu entscheiden. Sie hängt, abgesehen von der Möglichkeit einer hinreichenden Isolirung, von dem Leitungswiderstande der Schienen ab. Nach Ansicht des Herrn Siemens wird sich dies Erforderniß bei längeren Bahnen zum Theil dadurch erreichen lassen, daß von Zeit zu Zeit neue primäre Dynamomaschinen aufgestellt werden, welche die zum Betriebe der Lokomotive nöthige elektrische Spannung zwischen der mittleren und den äußeren Schienen aufrecht erhalten.

Wenn auch die Ausstellung derjenigen Firmen, welche außer Siemens & Halske die Ausstellung beschickt haben, nach Umfang und Inhalt weit hinter den Erzeugnissen der Siemens'schen Anstalt zurückbleibt, so sind unter den übrigen Ausstellungsgegenständen doch manche bemerkenswerthe Sachen enthalten; die Mannigfaltigkeit und große Zahl der auch von anderen Firmen aufgestellten Apparate zeigt, daß sich der Telegraphenbau in Berlin zu einem Industriezweige von nicht zu unterschätzender Bedeutung emporgeschwungen hat.

Die Telegraphenbau-Anstalt Gebr. Naglo hat einige sehr sauber gearbeitete Morse-Apparate und Apparatsysteme ausgestellt. Außer zwei gewöhnlichen Farbschreibern, in welchen der Brabender'sche Hebel durch eine neuere Vorrichtung nach amerikanischem System ersetzt ist, werden zwei vollständig ausgerüstete Apparattische für Eisenbahndienstzwecke vorgeführt, wie sie von der Firma an verschiedene Eisenbahngesellschaften geliefert werden. Das erste Apparatsystem ist für Stationen geringeren Umfanges bestimmt und mit Reliefschreiber, gewöhnlichem

Digitized by Google

Relais und lautlosem Taster versehen; das zweite System besteht aus Taster, Galvanoskop, Farbschreiber und Dosenrelais und ist mit einem Federklemmenverschluß ausgestattet. Ein Morse-Apparatsystem in schrankförmigem Futteral eignet sich zur Verwendung bei Haltestellen und in Wärterbuden. Alle diese Apparate zeichnen sich durch besonders massive und dauerhafte Konstruktion aus, welche auch einer weniger sorgfältigen Handhabung widersteht. Die von der Firma ausgestellten Platten- und Schneiden-Blitzableiter, Galvanoskope und schnarrenden Wecker entsprechen den gebräuchlichen Formen. Für den Reisegebrauch ist ein transportabler Schreibapparat in Holzfutteral und ein Untersuchungs-Galvanoskop in Lederetui eingerichtet. An Relais sind ein polarisirtes Relais für Morse-Uebertragung und ein polarisirtes Relais für Hughes-Uebertragung in einer Form, wie dasselbe letzthin an die Reichs-Telegraphenverwaltung geliefert ist, ausgestellt. Die Drahtumwindungen der Magnetanker haben bei diesen Relais 9350 Umwindungen mit einem Gesammtwiderstande von 600 S.E. Für den Privatgebrauch ist ein nach Wheatstone'schem System konstruirter magnet-elektrischer Zeigerapparat bestimmt, welcher sich durch sehr rasches und präzises Arbeiten auszeichnet. Daneben befindet sich ein Papier-Kondensator, welcher zur Messung von Ladungskapazitäten bis zu 5 Mikrofarad ausreicht. Außer diesen Apparaten hat die Firma noch verschiedene Signalvorrichtungen für Eisenbahn- und Feuerwehrdienstzwecke nach zum Theil verbesserten Systemen ausgestellt. Zwei Läutebuden, wie sie für die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn geliefert werden, sind mit der neuerdings in Aufnahme gekommenen Friktionshemmung und Abreißvorrichtung versehen, welche größere Sicherheit dafür bietet, daß nicht durch Einwirkung des remanenten Magnetismus eine wiederholte Auslösung des Läutewerks und damit eine Verwirrung des Signals stattfindet; ferner sind zwei Feuermelder mit automatischem Geber und Morsetaster für die Meldestation, in Verbindung mit einem Farbschreiber mit Glockensignal, sowie mit Selbstauslösung und Selbstarretirung des Papierstreifens für die Empfangsstation, ausgestellt. Zu den Läutebuden gehören je eine Abspannkapsel mit Doppelglocke zur Einführung der Leitung. Isolatoren werden in den verschiedensten Konstruktionen vorgeführt. Neu ist darunter ein Isolator aus Porzellan mit einem beckenförmig nach einwärts gebogenen, zur Aufnahme eines hygroskopischen (wasseranziehenden) Stoffes (Aetznatron, Chlorcalcium u. dergl.) bestimmten inneren Mantel. Diese Isolatorform leistet bei der Verwendung zu Telegraphenleitungen in Gegenden mit sehr feuchtem oder neblichem Klima besondere Dienste und ist von der Firma wiederholt für ausländische Telegraphenverwaltungen geliefert worden.

Neben der Naglo'schen Ausstellung befindet sich diejenige der mechanischen Anstalt von W. Gurlt. Dieselbe führt ebenfalls eine reiche Auswahl sorgfältig und solide gearbeiteter Telegraphenapparate vor, darunter mehrere Morsesysteme für Telegraphen- und Eisenbahnzwecke, ein polarisirtes Relais, mehrere Plattenblitzableiter, Taster, Galvanoskope und Farbschreiber, ferner einen Feuermelder mit Läuteinduktor. Eine Spezialität der Gurlt'schen Werkstatt ist der bekannte Jaite'sche Fernschreiber, welcher hier in zwei älteren und einer neueren Form aufgestellt ist. Jaite (jetzt Vorsteher des Telegraphenamts in Düsseldorf) hat diesen Apparat, welcher in die Klasse der Drucktelegraphen für vereinbarte Schrift zu zählen ist, 1868—1870 entworfen; er hatte sich dabei die Aufgabe gestellt, in der Konstruktion des Apparates die Einfachheit des Morse mit der Geschwindig-

Digitized by Google

keit des Hughes zu vereinigen, ohne dabei den Synchronismus nöthig zu haben, welcher das Arbeiten mit dem Hughes'schen Apparat so sehr erschwert. Der ohne Zweifel sehr sinnreich konstruirte Apparat ist von Gurlt 1870 gebaut und in demselben Jahre zwischen Berlin und Königsberg versuchsweise in Dienst gestellt, später auch in verbesserter Form auf anderen deutschen Linien verwandt worden. Nachdem derselbe 1873 auf der Wiener Weltausstellung ausgestellt war, wurde eine Anzahl der Apparate von der Brasilianischen Telegraphenverwaltung für ihren Betrieb angekauft. Einer weiteren Verbreitung ist wohl der Umstand hinderlich gewesen, daß der Apparat weder Typendruck noch Morseschrift liefert, der Gebrauch für die bedienenden Telegraphisten vielmehr die Erlernung eines neuen durch Gruppirung von Punkten gebildeten Schriftsystems zur Voraussetzung hat.

Die Telegraphen-Bauanstalt von Wilhelm Horn hat neben einer Anzahl von neueren Morsesystemen, Farbschreibern nebst Zubehör, sowie zwei tragbaren Apparatsystemen in Holzfutteral, welche von der Firma in großer Zahl von Exemplaren nach Rußland ausgeführt worden sind, verschiedene neue Apparate ausgestellt. Hervorzuheben ist ein Zeiger- und Typendruck-Apparat (von Droste in Bremen entworfen und in verschiedenen Ländern patentirt), welcher die Buchstaben und Ziffern, welche die Zeiger auf einem Zifferblatte angeben, sowohl am gebenden, als am Empfangs-Apparate auf je einer Papierführung abdruckt. Die Papierführung ist an beiden Apparaten mit Selbstauslösung und Selbstarretirung versehen; der Papierstreifen läuft nur, wenn ein Zeichen gegeben wird. Da der Apparat von Jedermann bedient werden kann und auf der Empfangsstation keiner Beobachtung durch einen Telegraphisten bedarf, so ist derselbe besonders zum Privatgebrauche geeignet. Daneben befinden sich zwei Apparate zur Uebertragung ungleichmäßiger Bewegungen (Barometerstände, Thermometerstände, Pegelstände u. s. w.) auf elektrischem Wege, auf welche die Firma im Jahre 1874 ein Patent erhalten hat. Die Thätigkeit des Instruments beruht auf der Wirkung der magnet-elektrischen Induktion; dasselbe zeichnet sich durch handliche Form und genaue Regulirung aus. Ferner wird ein von Dr. Scheibler angegebener magnetischer Wärmeregulator zum Gebrauche für chemische Laboratorien, und eine elektrische Lampe (Patent Jaspar) gezeigt, welche zur Hervorbringung eines Lichtes von etwa 1000 Kerzen geeignet ist, und deren Herstellungskosten nur 160 *M.* betragen. Eine von der Hornschen Anstalt angefertigte elektro-dynamische Maschine und ein Zuggeschwindigkeitsmesser (Patent Klose), welchem in einer vom Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen unlängst veranstalten Konkurrenz der Preis zuertheilt worden ist, sind im Maschinenraume ausgestellt.

Von der Horn'schen Ausstellung ausgehend gelangt man endlich zu den Ausstellungsgegenständen der Telegraphen-Bauanstalt von Keiser u. Schmidt; dieselben haben bereits im Anfange der in ihrem übrigen Theile für Siemens & Halske eingeräumten Rotunde Platz gefunden. Die Anstalt hat hauptsächlich galvanische Elemente, sowie physikalische und medizinische Instrumente ausgestellt, welche Gegenstände den wichtigsten Theil ihrer Fabrikation bilden. Galvanischen Batterien begegnen wir hier in fast allen gebräuchlichen Arten. Es sind ausgestellt: Daniell'sche Kupfer-Zink-Elemente mit Kupfervitriolfüllung, besonders für Galvanoplastik und zu Induktionsmaschinen bestimmt; Meidinger'sche Elemente in der bei der Reichstelegraphie gebräuchlichen Form; Bunsen'sche Kohlenelemente mit hohlen Kohlencylindern nach dem Modell der früheren Preußischen Telegraphen-

Digitized by Google

verwaltung, ferner ebensolche Elemente mit festen, aus natürlicher Kohle geschnittenen Platten; Leclanché (Braunstein-) Elemente in verschiedenen Größen für Haustelegraphie und (in geschlossener Form) für Militärtelegraphie, sowie für medizinische Zwecke; Minotto'sche Zink-Kupfer-Elemente; Smee'sche Elemente mit platinirter Feinsilberplatte zwischen zwei Zinkplatten, hauptsächlich zum Vergolden, zum Versilbern und zu anderen galvanoplastischen Zwecken verwendbar; ferner Grove'sche Zink-Platin-Elemente. Besondere Aufmerksamkeit erregen zwei Tauchbatterien, eine von Keiser u. Schmidt'scher, die zweite von Dr. Herz'scher Konstruktion, so genannt, weil die Plattenpaare durch einfache Bewegung einer Welle nach Belieben in die Elemente eingetaucht und aus denselben gehoben werden können. Jedes Element besteht aus einem Kohlenprisma, einer Thonzelle, welche zur Hälfte durch Tränken mit Wachs undurchlässig gemacht worden ist, einem Zinkcylinder und einem Standglase. Zur Füllung wird Salpetersäure und verdünnte Schwefelsäure verwandt. In gehobener Stellung der Platten befindet sich die Salpetersäure im undurchlässigen Raume der Thonzelle und ist außer Berührung mit der verdünnten Schwefelsäure; werden die Plattenpaare niedergelassen, so verdrängt die Kohle die Salpetersäure aus dem undurchlässigen Raume der Zelle nach dem porösen, der Zinkcylinder taucht in die Schwefelsäure, und das Element tritt in Wirksamkeit. Die Tauchbatterie bedarf hiernach keiner öfterer Neufüllungen und erhält die Plattenpaare lange Zeit in gleichmäßiger Wirkung; sie ist daher in allen Fällen am Platz, wo konstante Ströme von großer elektrischer Kraft auf kurze Zeit wiederholentlich gebraucht werden, also besonders geeignet für Laboratorien und Schulen, überhaupt zum Zwecke des Unterrichts und des Experiments. Neben den Tauchbatterien befinden sich 4 sogenannte Flaschenelemente. Dieselben bestehen aus einer mit Chromsäurelösung gefüllten, nach unten zu bauchförmig erweiterten Flasche, in welche eine bewegliche Zinkplatte, wenn das Element in Wirksamkeit treten soll, von oben zwischen zwei Kohlenplatten heruntergestoßen wird; wird die Zinkplatte wieder aufgezogen, so hört die Wirkung auf. Der Umstand, daß das Element so leicht außer Betrieb zu setzen ist, seine Geruchlosigkeit und kräftige Wirkung empfehlen es zu kleineren Versuchen im Zimmer. Zu medizinischen Zwecken dienen noch eine galvanokaustische Batterie, nach Angabe von Professor Bruhns in Tübingen gefertigt, welche bei Operationen zur Lostrennung und Aetzung von Weichtheilen vermittelst galvanisch glühender Drähte als Elektrizitätsquelle benutzt wird, und eine von Keiser & Schmidt konstruirte konstante Batterie mit einfachen Vorrichtungen zur Einschaltung beliebig vieler Elemente, zum Stromwenden und zur Stromunterbrechung. Andere medizinische Apparate finden sich in verschiedener Konstruktion (nach Du Bois-Raymond, Gaiffe, Ruhmkorff, Spamer u. A. m.) vor. An physikalischen Apparaten sind u. A. mehrere galvanische Bewegungsmaschinen, zwei Schultelegraphen (Reliefschreiber in Modellform zur Demonstration), Geißler'sche Röhren, mehrere Ruhmkorff'sche Funkengeber (von 1 bis zu 35 cm Funkenlänge), und ein Apparat zur objektiven Darstellung der Spektralanalyse ausgestellt. Der letztere besteht aus einer Camera, einem Schwefelkohlenstoffprisma, einem Flintglasprisma, einer Beleuchtungslinse, und einem regulirbaren Stativ für Funkenspektra mit Vorrichtung zum Einspannen der Spektralröhren; zur Erzeugung des Lichtes wird entweder ein Regulator für elektrisches Licht nach Duboscq, oder eine Lampe für Kalklicht verwandt. Durch seine handliche und praktische Einrichtung

Digitized by Google

empfiehlt sich ein daneben aufgestelltes Galvanoskop zum Untersuchen angelegter Blitzableiter, nach einer von den Ausstellern selbst angegebenen Konstruktion. Letztere beruht auf der Einschaltung eines dem Widerstande des metallischen Leiters entsprechenden künstlichen Widerstandes, sowie darauf, daß die Schaltung der Untersuchungsbatterie und die Stromführung zur Ablenkung der Magnetnadel leicht verändert werden kann, je nachdem es sich um die Untersuchung der Erdleitung oder um die Prüfung der metallischen Leitung handelt. Die Magnetnadel des Galvanoskops hängt an zwei Fäden, durch deren Näherung und Entfernung die Empfindlichkeit der Nadel regulirt werden kann. Eine Arretirung ermöglicht die schnelle Beruhigung der Nadel beim Ausschlag und dient ferner dazu, die Nadel beim Transporte zu ihrem Schutze festzustellen; die Arretirung wird beim Verschlusse des zur Aufnahme des Instrumentes dienenden Kastens selbstthätig niedergedrückt. Als beachtenswerth sind endlich noch die von der Firma ausgestellten, für elektrische Zwecke bestimmten Kohlencylinder und Kohlenrollen aus künstlicher Kohle und Kohlenplatten aus künstlicher und natürlicher Kohle hervorzuheben. Letztere bieten insofern Neues, als Kohlenplatten in der hier vorhandenen Größe von 55 qcm bisher wohl selten hergestellt sind. Die Platten sind unter hohem Druck gepreßt und zeichnen sich durch große Festigkeit aus.

---

56. Zur Geschichte des Postwesens in Schlesien und den angrenzenden Landschaften.

In dem von der K. K. mährischen Gesellschaft in Brünn herausgegebenen »Notizenblatt« erscheinen seit Jahren einzelne Mittheilungen, welche, auf archivalische Studien gestützt, Beiträge zur Entwickelungsgeschichte des Postwesens in Böhmen, Mähren, Schlesien und der Nachbarschaft liefern. Wie überhaupt die geschichtlichen Forschungen auf einem örtlich enger begrenzten Gebiete werthvolle Gesichtspunkte aufzudecken und vorhandene Lücken auszufüllen pflegen, so verdienen die hier vorliegenden provinzialgeschichtlichen Studien insbesondere vom Standpunkte des Verkehrswesens aus volle Beachtung.

Der Verfasser jener Mittheilungen, Herr K. K. Hofrath i. P. Ritter d'Elvert in Brünn, hat die Freundlichkeit gehabt, nicht nur die gedachten, mehr bruchstückweise behandelten Notizen, sondern auch ein von ihm früher herausgegebenes größeres Werk über denselben Gegenstand*) zum Zwecke der theilweisen Veröffentlichung im Archiv für Post und Telegraphie zur Verfügung zu stellen. Aus dem reichen Stoffe entnehmen wir, zur Vervollständigung des unseren Lesern aus früheren Mittheilungen und den ihnen zugänglichen verkehrsgeschichtlichen Werken bereits Bekannten, folgende, namentlich die Geschichte des Postwesens in Schlesien berührenden Mittheilungen.

Kaiser Matthias beabsichtigte ein regelmäßiges Postwesen in Schlesien zu errichten. Auf dem allgemeinen Landtage, welcher im Jahre 1612 zu Brünn in Gegenwart des Erzherzogs Maximilian, als Stellvertreters des Kaisers und Königs, gehalten wurde, kam folgende Proposition zur Vorlage:

*) Geschichte der Verkehrsanstalten in Mähren und Oesterreichisch-Schlesien. Von Christian d'Elvert, K. K. Finanzrath. Brünn 1855. Gedr. bei R. Rohrer's Erben.

Digitized by Google

»Weil es in den schweren und gefahrvollen Zeiten noth thut, daß Sr. Kaiserliche Majestät das Nothwendige in Ihre Länder so schnell als möglich vermelden, die getreuen Unterthanen in erforderlichen Fällen schnellstens zu dem Kaiserlichen Hofe Zuflucht nehmen und auch persönlich zu Sr. Majestät eilen: fordert Se. Kaiserliche Majestät die Stände auf, die Verpflichtung, welche sie in Absicht auf die Erhaltung der Post auf ihre Kosten seit einiger Zeit bis zur Besteigung des böhmischen Thrones auf sich genommen, aus den erwähnten Gründen noch weiter auf sich zu lassen, weil Se. Kaiserliche Majestät Willens ist, auch im Fürstenthum Schlesien die Post zu errichten und den Postmeistern die Handhabung der Ordnung anzuordnen, damit die Bewohner an dieser Erleichterung Theil nehmen könnten.«

Die Stände machten indessen allerlei Ausflüchte und suchten, angesichts der ihnen angekündigten Ausdehnung des Postwesens auf Schlesien, selbst ihre bisherige Verpflichtung, wonach sie zur Erhaltung der Posten in den von ihnen vertretenen Landen einen jährlichen Geldbeitrag zu leisten hatten, möglichst los zu werden. Sie erklärten auf obiges Ansinnen, daß sie zwar gern bereit sein würden, demselben zu entsprechen, wenn nicht ihre Schulden, mit denen sie noch immer belastet seien, im Wege stünden. Mit Rücksicht auf dieses Hinderniß und nicht blos ihre, sondern auch die Unvermögenheit ihrer Unterthanen bäten sie den Erzherzog Maximilian um Entschuldigung bei dem Könige, indem sie weder in der obigen Angelegenheit, noch in Betreff der Erweiterung der Post im Lande aus »vielen schicklichen Gründen« Verpflichtungen übernehmen könnten, insbesondere da keine anderen Länder auf die Post beitrügen.

Diese Haltung der Landesvertretung gegenüber einer der wohlthätigsten und nothwendigsten Einrichtungen war indessen nicht neu. Schon ein halbes Jahrhundert früher, als Kaiser Ferdinand die niederösterreichischen Posten einrichtete und deren Verwaltung der Familie Wolzogen übertrug, nahmen Adel und Bürger eine ähnliche laue, oftmals auch widerspenstige Haltung an.

Der Hofpostmeister Hans Wolzogen ließ sich besonders die Route Wien-Prag angelegen sein. Wie man aber dabei ihm und seinem Kaiserlichen Auftraggeber begegnete, zeigen die nachstehenden kleinen Züge.

Dem Postboten mit seinen Leuten und Pferden wurde in den drei Unterwegsstationen zwischen Prag und Wien, nämlich in Pulkau, Zlabings und Unterthiernau, eine Herberge gebaut, damit er »bei Tag und bei Nacht keinen Hausgesessenen beschwere«. Die Bürger von Pulkau und Zlabings bauten einen Steg für den Postboten, jene von Drosendorf weigerten sich aber dessen, wodurch »über die Post in Unterthiernau großes Ungemach kam«. »Die Kuriere und Postreiter klagten«, wie Wolzogen dem Kaiser vorstellte, »daß man bei dem großen Ungewitter und Schnee auf Drosendorf und erst wieder auf die Post Unterthiernau müsse umreiten, also daß oftmalen Einer an solcher einiger Post einen ganzen Tag oder die ganze Nacht bei den großen Wähenhaufen und ungetriebenen Straßen zu reiten gehabt, dardurch J. K. M. genötigte Sachen oftmalen sehr verkommen; bisweilen wann der Postdiener oder Kurier sich an das Wasser begeben und versuchen wollen, ob sie es mögen reiten, die Brief und Posten aller ertränkt, sie sammt den Roßen ihr Leben müssen wagen und mit den Briefen große Verwaschung beschehen, daß Etliche von Neuem wieder umgeschrieben sein worden«. Kaiser Ferdinand befahl nun im Jahre 1563 den Drosendorfern, den Steg zu bauen. Diese ließen aber Jahre hingehen, bis über eine neue Beschwerde des Postmeisters Kaiser Maximilian 1565 die Befolgung

Digitized by Google

des Auftrags seines Vaters bei Ungnade in Erinnerung brachte. Da entschuldigten sie sich mit Unvermögenheit und weil dieser Steg nicht sie, sondern die Herrschaft Drosendorf angehe. Nun erging der Befehl an deren Besitzer Wenzel Moratzky auf Litschau, den Poststeg zu machen. Dieser behauptete aber, derselbe sei entbehrlich, der rechte Weg gehe über Drosendorf, wo eine Brücke sei. Als der Postmeister nachwies, dieser sei weiter und beschwerlicher und die Ursache der Weigerung liege in der Maut zu Drosendorf, deren Erträgniß die Herrschaft und die Bürger mit einander theilen, erhielt Moratzky den erneuten scharfen Befehl, den Steg zu machen. Als über seine Vorstellung die Regierung die Bürger von Drosendorf und die Unterthanen der umliegenden Dörfer anwies, bei dem Baue und der Wiederherstellung des Steges, so oft ihn »das wilde Wasser« ruinire, Robotdienst zu leisten, entstand ein förmlicher Prozeß daraus, und als der Postbote zu Unterthiernau sich erbot, den Steg gegen eine zwanzigjährige Mautbewilligung auf eigene Kosten herzustellen und zu unterhalten, machten Moratzky, die Drosendorfer und auch die Landschaft Einsprache gegen diese neue Maut. So blieb der Steg ungebaut. Als aber 1576 ein Kaiserlicher Kurier von den Fluthen der Thaya niedergerissen wurde und ertrank, baute der Postmeister eine feste Brücke und bat die niederösterreichische Kammer um Bezahlung, welche sofort das Mautgeld der Drosendorfer Brücke mit Beschlag belegte und Moratzky und den Drosendorfern erklärte, ihre Lehen könnten nach Maximilians Tode nur dann erneuert werden, wenn die Kosten der Postbrücke gedeckt wären.

Der obenerwähnten Haltung der Stände gegenüber scheint der Plan wegen Einrichtung eines regelmäßigen Postwesens in Schlesien zunächst aufgegeben worden zu sein.

Erst Ferdinand II. forderte im Jahre 1619 bei den sich immer drohender gestaltenden politischen Verhältnissen den Ober-Landeshauptmann auf, eine Fußpost von Breslau bis an das Hoflager in Wien anlegen zu lassen. Die schlesischen Fürsten und Stände weigerten sich auch jetzt, dieser Aufforderung nachzukommen, indem sie sich darauf beriefen, daß »dergleichen Posthaltung« in früherer Zeit der Königlichen schlesischen Kammer und nicht den Fürsten und Ständen obgelegen habe. Daraufhin forderte die Hofkammer von dem Freiherrn v. Paar, dessen Familie das General-Erbland-Postmeisteramt in den österreichischen Provinzen, mit Ausnahme von Schlesien und den Niederlanden, besaß, ein Gutachten, wie die Posten »von Wien aus in das Fürstenthum Schlesien auszustellen wären«. Die Folge des verlangten Gutachtens war, daß die den schlesischen Fürsten und Ständen kurz vorher ertheilte Bewilligung zur Unterhaltung der sogenannten Dragonerpost wieder zurückgezogen, oder, wie der Kaiserliche Befehl sich ausdrückte, »die Posten in Schlesien gänzlich aufgehöbt« wurden. Der General-Erbland-Postmeister v. Paar legte dagegen eine Fußbotenpost zwischen Wien und Breslau an, für deren Unterhaltung er jährlich 1500 Fl. aus dem schlesischen Rentamte erhielt.

Diese jedenfalls etwas kümmerliche Posteinrichtung scheint während des folgenden Jahrzehnts ihr Dasein ziemlich unbeachtet fortgeführt zu haben. Erst als die feindlichen Schweden in die österreichischen Länder vordrangen und das Bedürfniß einer ausgebreiteteren Verbindung sich immer dringender geltend machte, erhielt die böhmische Kammer im Jahre 1638 den Auftrag, eine weitere Verbindung von Prag nach Breslau herzustellen. Auch hierbei beschränkte man sich indessen nach dem Vorschlag der böhmischen Kammer auf eine Fußbotenpost.

Digitized by Google

Im April 1639 befahl der Kaiser, der schlesischen Kammer die Rechnungen abzufordern, wie »mit den Postmitteln dispensirt werde«, dann aber den unkatholischen Postverwalter abzuschaffen und das Postamt in Breslau mit »einem katholischen qualifizirten Subjekte« zu besetzen, überhaupt sollten die Unkatholischen abgedankt und die Briefgelder künftig ordentlich verrechnet werden.

Ein weiterer auf die Verwaltung des schlesischen Postwesens bezüglicher Kaiserlicher Befehl liegt aus dem Jahre 1646 vor, der sich auf die Wiederbesetzung der nach dem Tode der Marie Buttermann erledigten Postverwalterstelle zu Neiße bezieht.

Eine Andeutung über die Höhe der Besoldungen und die Art und Weise ihrer Auszahlung enthält eine Weisung an den Hofzahlmeister Eder vom 13. Mai 1647, wonach den Postbeförderern auf zwölf Posten zwischen Wien und Prag jedem ein Vierteljahresgehalt von 48 Fl. gegen Quittung des obersten Postmeisters v. Paar gereicht werden sollte. Daß indessen die Ausführung dieses Befehles nicht allzu schleunig erfolgte, beweist der weitere am 15. Februar 1648 an die Hofkammer erlassene Befehl, den Postbeförderern zwischen Wien und Prag, soviel die Oesterreicher belangt, ein Quartal an ihren ausständigen Besoldungen wirklich zahlen zu lassen.

Wie überhaupt das Kassen- und Rechnungswesen beschaffen gewesen sein mag, lehrt am deutlichsten folgende Episode, welche unser Gewährsmann nach archivalischen Quellen mittheilt.

Der Kaiser befahl am 7. Juli 1640 der Hofkammer, von Ferd. Freiherrn v. Paar den Rest von 68 906 Fl. 40 Kr., welcher sich in den von 1623 bis 1638 gelegten Hofpostamts-Rechnungen seines Vaters und Bruders fand, alsbald wirklich abzufordern, mit Aufnahme dieser Rechnungen fortzufahren und die gefundenen Mängel demselben (Paar) zur Verantwortung zuzufertigen. Unterm 8. August 1640 trug ein Kaiserlicher Erlaß der Hofkammer auf, mit dem genannten obersten Hof-Postmeister statt seines rückständigen Rechnungsrestes, welcher sich mit Zuschlagung der für unverantwortlich gehaltenen Mängelsposten zusammen bis in die 100 000 Fl. belaufe, auf eine Summe von 60- bis 70 000 oder 80 000 Fl. zu accordiren und wegen der Bezahlung dahin zu schließen, daß er bis zur Abstattung der verbleibenden, von Ihrer Majestät ratifizirten Summe die Hälfte des Einkommens des obersten Hofpostamtes herumlasse und bis diese Summe völlig eingegangen, der Postverwalter in Kaiserliche Pflicht genommen, auch begutachtet werde, wie künftig eine bessere Bestallung dieses Amtes zu machen wäre. In letzterer Beziehung beabsichtigte die Hofkammer, einen Gegenschreiber (Controlor) sowohl bei dem Hofpostamte, als auch in Böhmen, Mähren und Schlesien einzusetzen, wodurch man das eigentliche Erträgniß des obersten Hofpostamtes würde erfahren können. Zur Gutmachung des starken Rechnungsrestes wollte Ferd. Freiherr v. Paar die Paar'schen Güter in Böhmen verwenden und der Kaiser bewilligte auch am 23. Januar 1641, in Abschlag desselben von denen v. Paar die Güter Miletiz und Miecholup im Werthe von 45 000 Fl., in welchem sie ihnen 1624 eingeräumt worden waren, anzunehmen, wegen des noch verbleibenden Ausstandes aber und damit man auch sehen möge, wie es bei dem Postwesen hergehe, solle der installirte Gegenschreiber bei dem Wiener Postamte noch zwei Jahre lang verbleiben und ihm zur jährlichen Besoldung ein Betrag von 300 Fl. aus denjenigen Postgeldern gereicht werden, welche auf den Kaiserlichen Antheil kommen.

Digitized by Google

Dem scheint sich jedoch der Freiherr v. Paar nicht gefügt zu haben, denn die Hofkammer bat den Kaiser wiederholt, »den geheimen und deputirten Räthen zu befehlen, daß mittels der niederösterreichischen Regierung der von Paar zur schuldigen Parition und dahin angehalten werde, daß er den Gegenschreiber an der Einnahme der halben Postgefälle ferner im geringsten zu verhindern sich nicht unterstehe, sondern ihn seinen Dienst ungestört verrichten lasse.«

Der Kaiser beauftragte auch den Gegenschreiber Melzer, bei dem Kaiserlichen Hofpostamte die bis zur Abstattung des Paar'schen Rechnungsrestes eingehende Hälfte der Gefälle, worauf bereits der Besoldungsrest der sämmtlichen Posten in Böhmen von 21 371 Fl. angewiesen worden, von Quartal zu Quartal ins Hofzahlamt zu erlegen und abzuführen.

Als nach Beendigung des dreißigjährigen Krieges die Schweden das Land räumten und die finanziellen Verhältnisse sich allmählich wieder zu bessern begannen, nahm man auch auf Hebung des Postwesens, das während der endlosen Kriegswirren nie recht hatte aufkommen können, mehr Bedacht.

Im Jahre 1651 erging der Befehl an die schlesische Kammer, für Einstellung eines reitenden Boten zu sorgen, ein Jahr später erhielt die böhmische Kammer die Weisung, die Ordinari-Posten von Prag bis Glatz, zum Anschluß an die schlesische Strecke zwischen Breslau und Glatz, zu unterhalten.

Die Postanstalt beschränkte sich anfänglich blos auf den Transport der Briefe und kleineren Sendungen mittels Wechsels der Pferde auf gewisse Entfernungen. Jedoch erlangten schon im Jahre 1657 die Prager Buchdrucker Fabricius und Arnold die Bewilligung, Zeitungen mit der Post zu versenden.

Die vom General-Erbland-Postmeister zur »Verreitung« der Briefposten gedungenen Pferde-Inhaber bestellten sich nach und nach auf eigene Faust als Postmeister oder »Postverweser«, wie ein Landtagsschluß vom Jahre 1659 sie benennt, und brachten die Stationen gegen Bezug eines verhältnißmäßigen Antheils vom Briefporto hin und wieder erblich an ihre Familien. Die erblichen Postmeister übernahmen die Verpflichtung, die Ordinari-(Brief-)Posten unentgeltlich zu befördern (die sogenannten Erblichkeits-Ritte); dafür wurde ihnen das ausschließliche Recht des beschleunigten Personentransports mit Pferdewechsel auf den Poststraßen für ihre eigene Rechnung eingeräumt. Das ausschließliche Recht der Führung des Posthorns galt als Auszeichnung und zur Unterscheidung von den gewöhnlichen Landkutschern und Fuhrleuten.

Nachdem die ursprüngliche Postordnung, welche im Jahre 1621 erlassen und 1662 wieder kundgemacht worden war, sich immer mehr als unzureichend erwies, erließ der Kaiser im Jahre 1672 eine neue Postordnung, welche namentlich die Wahrung des Postregals und die gesetzliche Beschützung der Postbeförderer bezweckte.

Das Postregale und dessen ausübenden Organe hatten nichtsdestoweniger fortgesetzt mit Schwierigkeiten zu kämpfen. Der Oberstihof- und Erblandpostmeister Graf Paar klagte noch im Jahre 1688 dem Kaiser, daß alle Patente, und zwar Punkt für Punkt unbefolgt blieben, daß Postmeister und Postverwalter, welche sich darauf berufen, nur spöttisch verlacht werden, daß das Postwesen in gänzlichen Verfall gerathe. Die Grundobrigkeiten ignorirten entweder gänzlich die neuen gesetzlichen Bestimmungen, oder handelten ihnen geradezu entgegen, fuhren fort, die Postmeister als untergebene Unterthanen zu behandeln, nahmen ihnen die Pferde,

Digitized by Google

selbst wenn die Posthalter deren zur Beförderung von Kurieren und Reisenden dringend benöthigten, mit Gewalt weg, um sie auf dem Felde zu Roboten zu gebrauchen; sie belegten die Häuser der Postmeister gegen das ausdrückliche Verbot mit Militäreinquartierung; die Dominien, sowie die unterthänigen Grundbesitzer kümmerten sich wenig darum, wenn gefürstete Personen und Botschafter mehrere Pferde bedurften, als der Postmeister zur Verfügung hatte, und verweigerten hartnäckig ihre Pferde, ja es zeigte sich die größte Widersenstigkeit, wenn es sich darum handelte, an einer neu errichteten Station den Posthaltern die Wohnungen und Stallungen einzuräumen, deren sie bedurften. Die größten Beschwerden aber verursachten die, welche sich selbst der Post bedienten; die Posthalter waren gegen die gewaltthätigen Zudringlichkeiten der Reisenden auf keine Weise geschützt, sie konnten nicht hindern, daß diese die Pferde und Wagen »mit Aufgebung ungebührlich schwerer Sachen, Truhen, Schachteln u. s. w., allzu sehr beluden, wodurch deren Fortbringung verzögert wurde«; sie konnten nicht verhindern, »daß Viele, die mit den schwersten Lasten belegten Pferde ohne Abwechselung über Berg und Thal jagten«, wodurch selbe »krumm, untüchtig oder gar zu todt geritten wurden, so daß die Posthalter aus Mangel an Pferden ihren Dienst nicht versehen konnten.« Viele, welche mit eigenen Rossen, Kutschen oder wohl gar zu Fuß ankamen, begehrten an einer beliebigen Poststation ein oder mehrere Rosse, obwohl eine solche Beförderung nur jenen bewilligt war, die bei der Hauptpost aufgesessen, und vermaßen sich, die Pferde aus dem Stall zu nehmen und ihres Gefallens wegzureiten. Die schlimmste Begegnung erfuhren die Postbeförderer von Seite der Kavaliere und Kuriere. Sie verlangten oft mehr Pferde, als nöthig waren, erzwangen sie mit Gewalt, beluden die Postchaisen mit zwei oder drei Bedienten und übermäßigem Gepäck und bezahlten per Pansch, wie es ihnen beliebte, oft nicht die Hälfte des schuldigen Rittgeldes. Bei Weigerung der Postbeförderer, oder wenn diese wegen augenblicklichen Mangels der Pferde ihren Anforderungen nicht sogleich entsprechen konnten, »geschieht es« (nach dem Wortlaute eines Patentes vom 1. Juli 1686) gewöhnlich, »daß die Kavaliere oder Kuriere die Posthalter mit den spöttlichsten Schmach- und Drohworten, mit großem Ungestümm überlaufen, ja ihnen mit Brüglen, Degen und anderem Gewehr nicht ohne augenscheinliche Gefahr ihres Lebens und ärgerlicher Beschimpfung des Postwesens begegnen, so daß sich dieselben verbergen oder weglaufen müssen, auch oftmals wegen solchem üblen Traktamente keine Knechte mehr überkommen können.«

Trotz dieser und ähnlicher wiederholter Beschwerden scheinen indessen die Postreisenden ihre üblen Gewohnheiten nicht abgelegt zu haben, denn noch in dem Postpatente für Schlesien aus dem Jahre 1702 heißt es: »Ein Postverwalter, wann er wegen vorhin gehabter vielfältiger Ritt, keine Pferde bey Handen haben, noch von Jemand andern um die billige Bezahlung solche verschaffen kan, soll mit aller Bescheidenheit denen auf der Post Reisenden die Unmöglichkeit repräsentiren, und selbige zur Geduld verweisen, hernach aber, so bald die Gelegenheit zur Beförderung vorkommen, und vorhero die Bezahlung geschehen, (als welche allemahl zuvor erlegt werden soll) aufs beste als immer möglich, dieselbe fortführen; würde aber, über Verhoffen, jemand, er mag hohen oder niederen Standes sein, bey so augenscheinlicher Unmöglichkeit denen Postbeförderern gleichwohl einige unziemliche Gewalt anzuthun sich nicht scheuen, so wird denen Postbeförderern, mit Zuziehung Orthes Obrigkeit, und wann es die höchste Unumgängliche Noth erfordert, Gewalt

Digitized by Google

mit Gewalt abzuwehren, und eine in allen Rechten zugelassene Defension vorzukehren, Fug und Macht ertheilet.«

Auch im Uebrigen enthielt diese Postordnung mancherlei Bestimmungen, welche mehr in das Gebiet der Polizei als der Post einschlugen, und deren Ausführung nicht zum wenigsten zur Herbeiführung von Meinungsverschiedenheiten zwischen Posthaltern und Passagieren beigetragen haben mag.

So heißt es unter Anderem: »Damit durch die Post nicht etwann einige verdächtige, oder aber auch begangener Missethat halber flüchtige Person in oder außer Landes geführt werden, so soll kein Postbeförderer bis auf die vierte einfache Post einigen, absonderlich unbekannten Menschen, so von der Hauptpost nicht mit Postpferden bei ihnen ankommt, oder sonst einen Passirungszettel von derselben fürzuweisen hat, zu befördern sich keines Weges unterstehen, auch alle andere Postverwalter und Beförderer schuldig sein, wann Reisende bey ihnen zum ersten die Post nehmen wollen, selbige ihrer Person und Standes halber mit aller Bescheidenheit zu examiniren und zu befragen; Wie man auch diejenige, so mit ihren Stationen die nächste an der Haupt-Post sein, wann Reisende von ihnen dahin zu befördern vorkommen, jedesmahl denselben Nahmen auf einen Zettel verzeichnen, und solchen hernach durch ihre Postilions bei der Haupt-Post zuverläßig abgeben lassen sollen. Es soll auch kein Postverwalter jemanden Abseits außer der Ordinari-Post-Straß befördern, es sei dann, daß eine wohlbekandte, im Land angesessene Person auf ihre Herrschafften, Güther oder andere Orthe, außer der Post-Straßen, geführet zu werden verlangete, und solches ohne des Postbeförderers gar zu grossen Ungelegenheit füglich geschehen könte, allermaßen dergleichen Seiten-Fuhren aus keiner Schuldigkeit denen Postbeförderern zugemuthet werden sollen.«

Auch das Postregale scheint nicht sehr gewissenhaft beachtet worden zu sein, denn in allen Postordnungen und Patenten begegnet man den strengsten Strafandrohungen gegen die »Briefschwärzungen«, mit denen sich namentlich die »Lehn-Rößler und Bothen, die Leute mit vorreuthenden Knechten« abgegeben zu haben scheinen. Noch das Postpatent von 1770 setzte auf die vorschriftswidrige Versendung von Briefen mit anderer Gelegenheit als durch die Post eine Strafe von 12 Gulden für jeden einfachen Brief.

Dabei waren die Postverbindungen allenthalben ziemlich mangelhaft. Im Jahre 1722 ging die Post nur zweimal in der Woche von Breslau, Neisse, Olmütz und Brünn nach Wien und zurück. Noch 1738 kamen von Wien nach Breslau und gingen von da dorthin nur zwei reitende Posten in der Woche. Fahrende Posten bestanden nur von und nach Leipzig zweimal in der Woche, und von und nach Berlin einmal in der Woche. Der Kurs von Breslau nach Wien ging über die Poststationen Ohlau, Grottkau, Neisse, Zuckmantel, Engelsberg, Braunseifen, Sternberg, Olmütz, Proßnitz, Wischau, Brünn, Pohrlitz, Nikolsburg, Poisdorf, Gaunersdorf und Wolkersdorf.

Außer diesem Wiener Kurs bestanden in Breslau Postkurse von und nach Prag, Leipzig, Berlin, Hamburg, Danzig, Warschau und Krakau. Im Jahre 1715 wurde ferner ein besonderer Postkurs zwischen Neisse und Schweidnitz angelegt.

Wie diesen Zuständen mit Beginn der vierziger Jahre des achtzehnten Jahrhunderts in dem an Preußen gekommenen Theile Schlesiens ein Ende gemacht wurde, ist unseren Lesern aus dem Aufsatze in Nummer 1 des »Archiv für Post und Telegraphie« vom Jahre 1876 des Näheren bekannt.

Digitized by Google

Auch in den österreichischen Nachbarländern kam die Post um die Mitte des achtzehnten Jahrhunderts in Aufnahme. Durch neue gesetzliche Bestimmungen (Postordnung, Post- und Botenpatent vom 16. Dezember 1748) gab die Regierung dem Postwesen eine feste Gestaltung und sicherte nunmehr das Postmonopol durch geeignete Exekutivmaßregeln vor den bisher üblichen Verkürzungen. Während ferner bis dahin die Ordinari- oder reitenden Posten mit der Beförderung schwererer Versendungen sich nicht befaßten, bildete vom Jahre 1750 ab, als man inzwischen mit der Einführung von Postwagen, welche zugleich zur Mitnahme von Reisenden dienten, begonnen hatte, die Beförderung gewisser Frachtstücke überall, wo Postwagen eingeführt waren, ein ausschließliches Vorrecht der Postanstalt. Die Postwagen begannen ihre Thätigkeit im Jahre 1749 mit einer wöchentlich einmaligen Fahrt von Wien bis Regensburg. Im Jahre 1760 kursirten bereits Diligencen zwischen Wien und Linz, Passau, Triest, Prag, Troppau und Breslau, wöchentlich sechsmal von Wien aus. Als Frachtgegenstände, welche nur mehr mit dieser Postgelegenheit, und nicht, wie bisher, durch Lohnrößler und Landkutscher befördert werden durften, bezeichnete das Patent vom 5. August 1750 alle Frachtstücke an Waaren, Schachteln, Packeten, Akten u. s. w. bis 20 Pfund. Später wurde die Gewichtsgrenze auf 10 Pfund beschränkt. Das Recht zum Pferdewechsel bei Beförderung von Personen blieb ausschließlich den Postmeistern vorbehalten. Auf Poststraßen durften neben der Post nur die berechtigten Fuhrleute Reisende um Geld befördern, jedoch vor Zurücklegung von 6 Posten (12 geographische Meilen), oder bevor der Reisende, welchen sie führten, nicht wenigstens drei Tage an einem Orte zugebracht hatte, weder die Pferde wechseln, noch innerhalb sechs Posten einem anderen Fuhrmanne Reisende zur weiteren Beförderung zuführen oder die ihnen zugebrachten weiter befördern.

Behufs einheitlicher Verwaltung des Postwesens wurde für die gesammten Erbländer ein General-Postdirectorium errichtet, an dessen Spitze im Jahre 1750 der oberste Kanzler Graf Haugwitz trat.

Von da ab verschmilzt die Geschichte des Postwesens in Oesterreichisch-Schlesien und Mähren immer mehr mit den Fortschritten, welche die Post in der gesammten österreichisch-ungarischen Monarchie in rascher Aufeinanderfolge bis zur Jetztzeit aufzuweisen hat.

II. Kleine Mittheilungen.

Ein neuer autographischer Apparat von Cowper. Dieser neue Apparat unterscheidet sich von allen bisher vorhandenen Apparaten, welche die getreue Wiedergabe der Originalschrift mittels des Telegraphen ermöglichen sollen, sowohl in Bezug auf die wissenschaftliche Grundlage, auf welcher er beruht, als auch bezüglich seiner Anordnung.

Das System ist begründet auf dem Satze von dem Parallelogramm der Kräfte, dessen Kenntniß wohl vorausgesetzt werden darf. Denkt man sich in der durch die betreffende Diagonale dargestellten Resultante aus den beiden Seitenkräften einen bestimmten Punkt und verändert das gegenseitige Verhältniß der Seitenkräfte, so ist es klar, daß bei jeder solchen Veränderung die Resultante und mit derselben der

Digitized by Google

in ihr gedachte Punkt ihre Lage ändern müssen, und zwar innerhalb mehr oder weniger enger Grenzen, je nach dem Grade der Veränderung in dem Werthe der Seitenkräfte.

Stellt man demnach einen Gebe-Apparat in der Weise her, daß beim Niederschreiben eines Buchstaben die Spitze des Schreibstiftes stets in der Resultirenden aus zwei, durch das Auftreffen des Stiftes auf die Schreibplatte zur Wirkung gebrachten Seitenkräften sich befindet, welche letzteren in Folge der Bewegung des Stiftes auf der Platte sich stetig innerhalb bestimmter Grenzen verändern; richtet man ferner einen Empfangsapparat so ein, daß die beiden wirksamen Seitenkräfte und mit ihnen die Richtung der Resultante sich stetig in genau demselben Verhältniß ändern, wie dies beim Geber-Apparat geschieht: so erübrigt nur noch die an sich nicht schwierige mechanische Aufgabe, letztgedachte stetige Veränderung der Richtung der Resultante in der Weise nach außen zur Wirkung zu bringen, daß unter dem Einflusse der erforderlichen permanenten oder Elektro-Magneten ein Schreibstift dieselben Bewegungen macht, wie der Geberstift und daß somit auf dem Empfangsamt dieselben Zeichen zur Erscheinung gebracht werden, wie sie der Schreiber des Telegramms auf dem gebenden Amt mit Hülfe des Schreibstifts hervorbringt.

Die im Vorstehenden kurz skizzirte doppelte Aufgabe hat Cowper in sehr sinnreicher Weise mit vielem Glück gelöst.

Wenn Jemand auf ein Blatt Papier etwas niederschreibt, so ist es klar, daß die Bewegung der Hand die Spitze der Feder bald der längeren und bald der kürzeren Seite bz. der unteren oder der Seitenkante des Blattes nähert. Jede Stellung, welche die Federspitze hierbei einnimmt, ist ganz genau bestimmt durch ihre Entfernung von jeder der vorgedachten Seiten. Man macht sich dies am leichtesten klar, wenn man sich das betreffende Blatt durch dicht nebeneinander hinlaufende Parallelen zu den beiden Blattseiten in sehr viele kleine Parallelogramme eingetheilt denkt. Aehnlich hat Cowper seine Schreibplatte eingerichtet.

Zwei Systeme dünner Metalllamellen sind so angebracht, daß die Lamellen eines jeden Systems unter sich und mit einer Seite der Schreibplatte parallel laufen. Die Zwischenräume zwischen den einzelnen Lamellen sind durch mit Paraffin getränktes Papier ausgefüllt, die Lamellen somit von einander isolirt. Die Systeme kreuzen sich im rechten Winkel, doch so, daß sie sich in keinem Punkte berühren. Die Lamellen stehen auf der hohen Kante, so daß ihre schmalen Seiten auf der Oberfläche der Schreibplatte, unter sich und mit der isolirenden Schrift in gleicher Ebene liegen.

Die Lamellen eines jeden Systems sind mit der Leitung und unter sich in der Weise verbunden, daß die Lamelle 1 an Leitung liegt; Lamelle 2 ist mit 1 durch eine Widerstandsrolle, 3 mit 2 ebenso, und so jede weitere Lamelle mit der vorhergehenden ebenfalls durch einen künstlichen Widerstand verbunden. Der Schreibstift steht mit dem einen Pol einer Batterie in Verbindung, deren anderer Pol an Erde liegt. Gleitet nun der Stift über Lamelle 1, so tritt der Strom durch denselben über letztere unmittelbar in die Leitung, welche auf dem anderen Amt hinter dem Empfangsamt an Erde gelegt ist. Passirt der Stift Lamelle 2, so hat der Strom diese letztere, den Widerstand zwischen 2 und 1, sowie Lamelle 1 zu durchlaufen, ehe er in die Leitung gelangt; er wird also durch die Einschaltung künstlicher Widerstände merklich geschwächt werden und auf dem Empfangsamt entsprechend geringere Wirkung hervorbringen können.

Digitized by Google

Der den Strom leitende Papierstreifen, auf welchen geschrieben wird, bewegt sich wie beim Morse-Apparat von rechts nach links.

Die technische Einrichtung des Gebers und des Empfängers, welche eine verschiedene ist, ohne Hülfe von Zeichnungen eingehend zu beschreiben, erscheint unthunlich. Wir müssen uns daher mit vorstehender Andeutung der Konstruktionsprinzipien des Apparats begnügen. Erwähnt sei noch, daß beim Empfänger die Niederschrift der Zeichen durch eine Syphonfeder bewirkt wird, ähnlich derjenigen am Syphon-Recorder von Thomson*).

Die ganze Erfindung ist trefflich durchdacht und beruht auf wissenschaftlichen Berechnungen; ihr Werth besteht wohl wesentlich in der glücklichen Lösung eines von jeher vielumworbenen Problems auf einem neuen Wege. Praktische Bedeutung wird Cowper's Apparat schwerlich gewinnen, schon deshalb nicht, weil zu seinem Betriebe zwei Leitungen nöthig sind, also gerade diejenige Gattung der Betriebsmittel in höherem Maße in Anspruch genommen wird, deren Herstellung am theuersten und deren gute Instandhaltung am schwierigsten ist.

Der geflügelte Postillon. Zu den wenig bekannten Büchern gehören zwei in den Jahren 1692 bz. 1695 gedruckte, welche den Titel führen: »Zeitkürzende erbauliche Lust oder Allerhand auserlesene rar- und curiose, so nütz- als ergetzliche, Geist- und Weltliche Merkwürdigkeiten zum vortheilhafften Abbruch verdrießlicher Lang-Weil und mehrerm Nachsinnen.« Unter diesen Merkwürdigkeiten, 453 an der Zahl, findet sich auch folgende Abhandlung über die Brieftauben mit der Ueberschrift: »Der geflügelte Postillon«.

Das muß ein künstlicher Mohr gewesen sein, dem die gebratne Taube in Mund flog. Zwar Architas soll eine hölzerne Taube haben fliegen gelehrt, welches Kunst-Stücklein Kircher eröfnet. Mit mehrerm aber hiervon handelt der nettgelahrte Jenische Profeßor Herr Schmiedt, mein aufrichtiger Freund. In den allerengsten Belagerungen hat mann oft denen Tauben Briefe an den Halß oder Füße gehängt und also hinfliegen laßen, da denn der andere Theil, mit dem mann Verständniß gewünscht, dadurch aller Heimlichkeiten theilhaftig worden ist, wie in der Mutinensischen Blocquade geschah. Als die Spanier Harlem belagert hielten, brachten die Tauben dieser Anliegen gar gemächlich vor den Printzen von Oranien und die Staaten von Holland. So auch in der Leidischen Belagerung geschah. Wie jener Printz von Antiochia den Seinigen kund thun wolte, was seithero passirt war, brauchte er dergleichen Dollmetscherinnen. Diese versicherten den eingesperrten Dousam seines Lebens, wie er selber rühmet. Alß die Venetianer und Frantzosen Ptolemais belagerten, hätte der Türkische Sultan gern eine Taube mit einem Brieff an den Ort gesendet des Innhalts: sie solten sich nur noch etwas halten, er wolle binnen drey Tagen zu Hülffe kommen. Wie aber die Venetianer die Taube in der Luft sahen, schrieen und tönten sie so lange, biß der Vogel bodenwertz fiel, da huschten sie ihn mit der Mißiv, schrieben flugs unters Sultans Nahmen eine andre dieser Summ: er könne denen Belagerten keinen Succurs leisten, und schickten die

*) Vergl. Archiv für P. u. T. 1877 S. 742 ff.

Digitized by Google

Taube damit fort. Zwey Tage hernach ergab sich die Stadt. Dergleichen merckwürdige Exempel mehr kann der geneigte Leser bey andern finden. Wenn dort Tibullus sagt:

> Quid referam, ut volitet crebras intacta per urbes alba Palaestino
> sancta columba Syro,

so versteht er muthmaßlich solches von dergleichen Briefträgerinnen, als auch jene war, so der Aretullae in Schoos fiel. Intacta wird sie genannt, weils bey den Syrern eine Sünde war solche zu eßen, denn sie waren sacrosanctae. Und eben darum heißt sie der Poet auch sanctam, weil die kindische Semiramis von Tauben soll gefüttert worden seyn, deßwegen auch ihre Priester keine eßen durften. Nicht nur aber im Kriege thät dieser liebe Vogel solche treue Ritterdienste, sondern wann die Römer zur Schau-Bühne giengen oder andre Spielwerk begafften, trugen sie sie im Busen mit sich und schickten sie also mit einem Zedelgen von dannen wieder heim, entweder das Vesperbrot bey Zeit zu bestellen oder sonst was außzurichten. Eine gemeine Weise annoch unter den Egiptischen Kauf-Leuten, daß sie abgerichtete Tauben an stadt der Boten brauchen, so binnen wenigen Stunden ihr Gewerbe hin und her tragen. Ich habe mein Wunder gesehen (sagt Troito in seiner Orientalischen Reiße Beschreibung), auch selber deren Tauben eine aus meinen Händen, alß ich zu Alexandretta war, fliegen laßen nach Aleppo (welches vier gute Tagereisen davon ist), und also was ein reitender Bot in drey Tagen nicht verrichtet, thut dieser fliegende Postillon nicht gar voll in einer kleinen Stund, ja oftmals gar in einer halben. Maßen das Datum so wohl des Tages, als die Stund, ja die Minuten in das Polletin oder Briefgen hinein gesetzt wird. Wann die Taube nun in das Hauß, wo sie von ihren Eyern oder jungen hinweg genommen worden, wiederkömmt, wird sie sich mit den andre herum tummeln, murcksen und mit ihren Flügeln auf die andern heftig um sich herum schlagen, und giebt gleichsam ein fröliches Zeichen ihrer glücklichen Zurückkunft. Der Kaufmann solches wahrnehmend fängt sie alsbald und nimmt ihr den angehängten Brief ab. Wer giebt die Weißheit ins Verborgne? Wer giebt verständige Gedanken?

III. Literatur des Verkehrswesens.

Der technische Telegraphendienst. Unterrichtskursus in Briefen für Telegraphen-, Post- und Eisenbahnbeamte von O. Canter, Ober-Postdirections-Sekretär. Mit 159 in den Text gedruckten Holzschnitten. Zweite Auflage. Breslau, J. U. Kern's Verlag. 1879. 314 Seiten. Preis 5 Mark.

Der Verfasser des vorliegenden Buches hat sich die Aufgabe gestellt, jüngeren Beamten, welche mit dem Telegraphendienst Befassung haben, ein Mittel an die Hand zu geben, um sich ohne besondere Vorkenntnisse in den exacten Wissenschaften — Physik, Chemie und Mathematik — das zur Ausübung ihres Berufs erforderliche Wissen ohne mündlichen Unterricht anzueignen. Es ist zu diesem Zweck die in der ersten Auflage gewählte Form der Briefe beibehalten worden, so daß anzunehmen ist, daß diese zur Verarbeitung derartigen Stoffes eigentlich nicht ganz gewöhnliche Form sich bewährt habe Jedenfalls hat die Selbstprüfung betreffs des Gelernten,

Digitized by Google

zu welcher dem Lernenden durch die am Schlusse jeden Briefes gestellten Fragen Veranlassung gegeben ist, wenn sie von Anfang an mit Ernst durchgeführt wird, den großen Vortheil, dem Anfänger die Lücken in seinem Wissen zu zeigen und ihn dadurch von einem zu schnellen Vorwärtsgehen abzuhalten.

Was den gebotenen Stoff anbelangt, so kann dem Verfasser das Lob nicht vorenthalten werden, daß er mit großem Geschick Unwichtiges ausgeschieden und das, was er gegeben, in eine sachlich richtige Reihenfolge gebracht hat. Das Buch bringt von den elementaren Gegenständen der Telegraphentechnik nur das unbedingt Nothwendige und fügt an geeigneten Stellen Vieles ein, wovon der Einzelne, besonders wenn er mit der telegraphischen Literatur und mit der ganzen Entwickelung der Telegraphie nicht vertraut ist, sonst nur schwer und auf Umwegen Kenntniß erlangen würde. Besonders die Briefe Nr. 12, 14 und 16 bringen gegenüber der ersten Auflage viel Neues über das absolute Maaß für die Stromstärken und die Meßinstrumente, über das telegraphische Gegensprechen und über die Kabel-Telegraphie.

Die beigegebenen Zeichnungen, sowie die innerhalb der elementaren Mathematik sich bewegenden erläuternden Rechnungen sind ganz geeignet, das Verständniß für die besprochenen Gegenstände zu fördern.

Das Werk kann sowohl den Anfängern, als denen, die ihre telegraphentechnischen Kenntnisse auffrischen und erweitern wollen, empfohlen werden.

IV. Zeitschriften-Uebersicht.

1) **Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten. Nr. 30. Berlin, 25. Juli 1879.

Uebertragung mechanischer Kraft auf elektrischem Wege. — Personalnachrichten. — Betriebswesen. — Kleine Mittheilungen. — Korrespondenzen. — Ausland. — Der magneto-elektrische Induktionsapparat als Stromquelle zur elektrischen Beleuchtung. — Der erste Blitzarbeiter an Schiffen. — Die Bevölkerung der Erde. — Vermischtes. — Literatur und Presse. — Redaktionsschalter. — Feuilleton.

2) **Unsere Zeit.** Deutsche Revue der Gegenwart ꝛc. 13. Heft. 1. Juli 1879.

Bayard Taylor, nordamerikanischer Schriftsteller, Dichter und Diplomat. Von Rud. Döhn. — Von Burmah nach China. — Die historische Fürstin Eboli. Von Wilh. Lauser. — Erminia Fuà-Fusinato, ihr Leben und ihre Dichtungen. Von Arthur Stahly. — Chronik der Gegenwart. — Todtenschau. — Politische Revue.

3) **Journal télégraphique.** Publié par le bureau international des administrations télégraphiques. No. 19. Berne, 25. Juillet 1879.

Statistique des correspondances de la Belgique en 1878. — Transmission multiple entre plusieurs villes, par M. Meyer. — Note sur le téléphone, appliqué dans le voisinage des lignes télégraphiques ordinaires, par M. Fréd. Delarge, ingenieur en chef à la Direction des télégraphes à Bruxelles. — Balance de courants d'induction et recherches expérimentales faites avec cette balance, par M. le Professeur B. E. Hughes. — La télégraphie et quelques autres applications de l'electricité à l'Exposition universelle de 1878, par M. Rothen, Directeur-adjoint des télégraphes suisses. — Correspondances. — Sommaire bibliographique. — Nouvelles.

Herausgegeben im Auftrage der Kaiserlichen Post- und Telegraphenverwaltung.

Gedruckt Berlin in der Reichsdruckerei.

Digitized by Google

Archiv für Post und Telegraphie.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

№ 15. Berlin, August. 1879.

Inhalt: I. Aktenstücke und Aufsätze: 57. Das bayerische Post- und Telegraphenwesen im Jahre 1877. — 58. Die Zeitungs-Preisliste der deutschen Reichs-Postverwaltung für das Jahr 1879. — 59. Der Phonograph.

II. Kleine Mittheilungen: Englische Postsparkassen. — Die Anfänge des Telegraphenwesens in England. — Die Herstellung einer Eisenbahn von Algerien nach dem Sudan.

III. Zeitschriften-Uebersicht.

I. Aktenstücke und Aufsätze.

57. Das bayerische Post- und Telegraphenwesen im Jahre 1877.*)

I. Postwesen.

	Ende 1877.	Ende 1876.
Die Gesammtzahl der Postanstalten betrug .. nämlich:	1 288	1 243
Expeditionen und Filialen am Sitze der Oberämter	28	27
Postämter	24	21
Postverwaltungen	23	23
Postexpeditionen mit statusmäßigem Personal ..	50	43
Seite	125	114

*) Das bayerische Post- und Telegraphenwesen im Jahre 1876 siehe Seite 673 des Archivs für Post und Telegraphie vom Jahre 1878.

Digitized by Google

	Ende 1877.	Ende 1876.
Uebertrag.....	125	114
Postexpeditionen auf Dienstvertrag	715	704
» mit dem Eisenbahndienst vereinigt	356	333
Postablagen	92	92
wie oben.....	1 288	1 243
Von den Postanstalten waren mit Telegraphenstationen vereinigt	406	384
nämlich:		
Postverwaltungen	3	3
Postexpeditionen	403	380
Postablagen	—	1
wie oben.....	406	384
Postbriefkasten waren aufgestellt:		
in Orten mit Postanstalten	2 026	1 795
in den Landbestellbezirken	3 863	3 815
zusammen.....	5 889	5 610
Gesammt-Personal.....	5 765	5 549
nämlich:		
statusmäßige Beamte	1 003	935
statusmäßige niedere Bedienstete	886	841
nicht statusmäßiges Personal.....	1 168	1 085
Postboten und Hülfsboten	1 824	1 790
Posthalter (ausschl. 204 bz. 217 Posthalter, welche zugleich Vorsteher von Postanstalten waren).....	167	159
Postillone.....	717	739
wie oben.....	5 765	5 549
Die Gesammtzahl der Postställe betrug	371	376
nämlich:		
selbstständige Postställe.....	145	138
mit Expeditionen versehene Postställe	204	217
Relais-Postställe	22	21
wie oben.....	317	376
An Postpferden waren vorhanden	1 932	2 020
Der Bestand an Postwagen und Schlitten betrug	1 732	1 767
davon waren Eigenthum des Staats.....	474	439
» gehörten Privatpersonen.....	1 258	1 328

Digitized by Google

Postverbindungen.

An Postverbindungen wurden im Jahre 1877 täglich unterhalten:

a. auf Eisenbahnen:

Bahnpostkurse mit Briefpostdienst	181
» » Brief- und Fahrpostdienst	55
Fahrpostkurse	276
Zahl der Eisenbahnzüge, auf welchen der Posttransport durch das Eisenbahnpersonal vermittelt wurde	159
zusammen	671

b. auf Landstraßen:

Postomnibuskurse und Packwagenfahrten	483
Kariolpostkurse	123
zusammen	606

c. auf Wasserstraßen durch zwei- bis dreimalige tägliche Benutzung der Dampfboote zwischen Lindau-Romanshorn-Rorschach und in umgekehrter Richtung zur Vermittelung des Postverkehrs nach und aus der Schweiz.

Zurückgelegte Kilometer.	im Jahre 1877. Kilometer.	im Jahre 1876. Kilometer.
Von den Posten wurden zurückgelegt:		
auf Eisenbahnen	10 286 858	10 290 533
auf Landstraßen	13 008 635	12 468 800
auf Wasserstraßen	135 706	137 040
zusammen	23 431 199	22 896 373
Leistungen im Beförderungsdienste.	**1877.**	**1876.**
Die Gesammt-Stückzahl der beförderten Sendungen betrug	170 710 090	165 947 651
nämlich:		
Briefsendungen.		
Portopflichtige gewöhnliche frankirte Briefe:	Stück.	Stück.
im Inlande	34 012 672	33 156 053
aus dem Wechselverkehr*)	10 648 544	10 313 414
aus dem Auslande	2 897 298	2 864 976
nach dem Auslande	2 208 896	2 029 996
im Durchgang durch Bayern vom Auslande nach dem Auslande	15 354	13 558
zusammen	49 782 764	48 377 997

*) Aus dem deutschen Reichs-Postgebiet, Württemberg, Oesterreich-Ungarn und Luxemburg nach Bayern.

Digitized by Google

	1877. Stück.	1876. Stück.
Portopflichtige gewöhnliche unfrankirte Briefe:		
im Inlande	618 098	629 486
aus dem Wechselverkehr	141 434	154 998
aus dem Auslande	62 296	67 070
nach dem Auslande	65 250	63 316
im Durchgang durch Bayern vom Auslande nach dem Auslande	1 522	986
zusammen	888 600	915 856
Einschreibbriefe:		
im Inlande	1 289 740	1 287 466
aus dem Wechselverkehr	739 206	746 106
aus dem Auslande	116 230	102 630
nach dem Auslande	70 424	66 158
im Durchgang durch Bayern vom Auslande nach dem Auslande	1 382	1 245
zusammen	2 216 982	2 203 605
Postkarten:		
im Inlande	3 058 408	2 511 274
aus dem Wechselverkehr	1 370 448	946 196
aus dem Auslande	134 842	105 174
nach dem Auslande	72 612	57 386
im Durchgang durch Bayern vom Auslande nach dem Auslande	1 062	433
zusammen	4 637 372	3 620 463
Portopflichtige Drucksachen und Waarenproben:		
im Inlande	2 869 796	2 718 153
aus dem Wechselverkehr	1 969 064	1 606 902
aus dem Auslande	422 344	382 090
nach dem Auslande	372 716	330 988
im Durchgang durch Bayern vom Auslande nach dem Auslande	4 876	2 255
zusammen	5 638 796	5 040 388
Portofreie Briefe:		
im Inlande	5 302 527	5 390 086
aus dem Wechselverkehr	204 066	214 684
aus dem Auslande	7 310	6 658
nach dem Auslande	9 476	10 340
im Durchgang durch Bayern vom Auslande nach dem Auslande	—	—
zusammen	5 523 379	5 621 768

Digitized by Google

	1877. Stück	1876. Stück.
Summe der Briefsendungen:		
im Inlande	47 151 241	45 692 518
aus dem Wechselverkehr	15 072 762	13 982 300
aus dem Auslande	3 640 320	3 528 598
nach dem Auslande	2 799 374	2 558 184
im Durchgang durch Bayern vom Auslande nach dem Auslande	24 196	18 477
Briefsendungen überhaupt	68 687 893	65 780 077
Zeitungen.		
Die Gesammtzahl der durch die Post beförderten Zeitungsnummern betrug	81 140 399	80 251 947

Packet- und Geldsendungen.

	im Jahre 1877.		im Jahre 1876.	
	Stück.	Gewicht. Kilogramm.	Stück.	Gewicht. Kilogramm.
Portopflichtige u. portofreie Packete ohne Werthangabe:				
im Inlande	5 997 384	11 478 728	5 885 906	10 645 368
aus dem Wechselverkehr	1 524 878	4 002 478	1 475 350	3 543 684
aus dem Auslande	105 144	245 312	92 782	190 710
nach dem Auslande	74 142	202 724	79 256	260 440
im Durchgang durch Bayern vom Auslande nach dem Auslande	64 176	92 238	63 900	86 904
zusammen	7 765 724	16 021 480	7 597 194	14 727 106

	im Jahre 1877.		
	Stück.	Gewicht. Kilogramm.	Werth. Mark.
Portopflichtige und portofreie Briefe und Packete mit Werthangabe:			
im Inlande	4 616 423	7 636 309	707 246 659
aus dem Wechselverkehr	2 574 964	2 750 648	190 246 522
aus dem Auslande	97 020	172 764	22 760 064
nach dem Auslande	121 838	171 684	32 019 798
im Durchgang durch Bayern vom Auslande nach dem Auslande	60 508	132 892	16 519 282
zusammen	7 470 753	10 864 297	968 792 325

Digitized by Google

	im Jahre 1876.		
	Stück.	Gewicht. Kilogramm.	Werth. Mark.
im Inlande	4 830 030	7 243 952	701 920 955
aus dem Wechselverkehr	2 425 256	2 699 890	185 918 400
aus dem Auslande	61 092	186 318	25 397 742
nach dem Auslande	82 024	226 796	28 264 466
im Durchgang durch Bayern vom Auslande nach dem Auslande	56 228	166 266	19 658 340
zusammen	7 454 630	10 523 222	961 159 903

	im Jahre 1877.		im Jahre 1876.	
	Stück.	Betrag. Mark.	Stück.	Betrag. Mark.
Postnachnahmesendungen:				
im Inlande	656 930	8 296 662	631 882	7 937 408
aus dem Wechselverkehr	199 016	2 909 286	183 580	2 418 416
aus dem Auslande	14 400	283 584	14 328	308 436
nach dem Auslande	25 074	495 294	31 068	540 498
zusammen	895 420	11 984 826	860 858	11 204 758
Postauftragsbriefe:				
im Inlande	99 738	10 831 034	67 054	6 732 141
aus dem Wechselverkehr	140 107	21 119 428	97 331	12 262 344
aus dem Auslande	85	14 692	—	—
nach dem Auslande	120	23 152	—	—
zusammen	240 050	31 988 306	164 385	18 994 485
Postanweisungen:				
im Inlande	2 638 266	131 404 963	2 216 690	102 365 080
nach dem Deutschen Reichs-Postgebiete	862 643	62 164 490	731 729	51 759 034
„ Württemberg	166 770	11 898 547	148 587	9 476 114
„ Oesterreich-Ungarn	48 029	2 177 336	37 132	1 752 519
„ Luxemburg	501	48 426	452	43 343
„ Belgien	740	56 365	644	45 345
„ Constantinopel	27	3 580	13	1 572
„ Dänemark	116	6 141	187	10 498
„ Frankreich	1 723	98 415	1 210	84 788
„ Großbritannien	810	53 811	641	45 880
„ Helgoland	2	18	2	150
„ Italien	5 975	412 610	6 644	494 398
„ Niederland	725	51 924	600	37 289
„ Norwegen	43	3 035	22	2 090
Seite	3 726 370	208 379 661	3 144 553	166 118 100

Digitized by Google

	im Jahre 1877.		im Jahre 1876.	
	Stück.	Betrag. Mark.	Stück.	Betrag. Mark.
Uebertrag.....	3 726 370	208 379 661	3 144 553	166 118 100
nach Schweden	49	2 467	55	3 084
» der Schweiz.....	5 314	364 642	4 892	276 267
» Ostindien	4	484	—	—
» den Vereinigten Staaten von Amerika,	1 162	150 771	1 053	109 282
» Südaustralien	1	102	2	202
aus dem Deutschen Reichs-Postgebiete.....	624 594	42 751 242	560 011	38 366 668
» Württemberg	104 446	6 939 068	91 640	5 595 980
» Oesterreich-Ungarn..	26 461	751 823	17 870	686 157
» Luxemburg	1 503	200 353	1 335	161 277
» Belgien	876	53 271	730	53 536
» Constantinopel	235	34 017	304	35 541
» Dänemark.....	595	51 082	360	33 094
» Frankreich	1 525	57 400	730	28 630
» Großbritannien ...	1 204	72 511	1 040	64 233
» Helgoland	14	1 654	9	716
» Italien	1 125	119 919	1 020	97 988
» Niederland.....	627	34 224	478	23 546
» Norwegen	194	16 615	170	14 489
» Schweden	174	10 721	120	7 213
» der Schweiz.....	8 891	558 504	8 325	567 138
» Ostindien.....	7	870	5	571
» Niederländisch Indien	13	2 312	—	—
» den Vereinigten Staaten von Amerika .	4 465	333 952	3 855	329 335
» Südaustralien	2	61	3	72
zusammen.....	4 509 851	260 887 726	3 838 560	212 573 119

Wiederholung.

Es sind befördert worden:	1877. Stück.	1876. Stück.
portopflichtige gewöhnliche frankirte Briefe ...	49 782 764	48 377 997
» » unfrankirte Briefe..	888 600	915 856
Einschreibbriefe.....	2 216 982	2 203 605
Postkarten	4 637 372	3 620 463
Drucksachen und Waarenproben	5 638 796	5 040 388
portofreie Briefe.....	5 523 379	5 621 768
Seite.....	68 687 893	65 780 077

Digitized by Google

	1877. Stück.	1876. Stück.
Uebertrag.....	68 687 893	65 780 077
Zeitungsnummern.....	81 140 399	80 251 947
Packete ohne Werthangabe	7 765 724	7 597 194
Briefe und Packete mit Werthangabe	7 470 753	7 454 630
Postnachnahmesendungen.....	895 420	860 858
Postauftragsbriefe.....	240 050	164 385
Postanweisungen.....	4 509 851	3 838 560
zusammen.....	170 710 090	165 947 651

Postwerthzeichen.

An das Publikum wurden abgesetzt bz. von den Postanstalten zur Verrechnung des baar erlegten Frankos verwendet:	1877. Stück.	1876. Stück.
Freimarken zu 3 Pf.	9 189 300	10 586 940
» » 5 »	1 565 880	2 082 000
» » 10 »	33 488 460	29 953 380
» » 20 »	4 036 080	2 929 760
» » 25 »	1 299 300	1 213 820
» » 50 »	1 441 740	1 150 640
» » 1 ℳ.....	167 150	161 200
» » 2 »	36 200	45 900
Portomarken zu 3 Pf.	12 360	15 180
» » 5 »	23 460	8 720
» » 10 »	79 920	35 240
gestempelte Briefumschläge zu 10 Pf.....	480 100	665 400
» Postkarten » 3 »	758 000	225 600
» » » 5 »	4 617 100	1 841 400
» » mit bezahlter Antwort zu 6 Pf.	600	17 350
» » mit bezahlter Antwort zu 10 Pf.	79 000	24 900
» Streifbänder zu 3 Pf.	180 500	87 900
» Postanweisungsformulare zu 10 Pf.	138 000	162 100
» » » 20 »	2 354 800	1 842 900
» » » 30 »	147 350	126 300
» » » 40 »	108 800	85 650
zusammen.....	60 204 100	53 262 280

Der Nennwerth dieser Frankirungswerthzeichen
betrug im Jahre 1877..... 6 692 256,80 ℳ,
» » 1876..... 5 767 674,60 »

Digitized by Google

Postreisende.

Die Zahl der mit den Posten gereisten Personen
betrug im Jahre 1877..... 718 033,
» » 1876..... 680 089.

Finanz-Ergebnisse.

	1877. Mark.	1876. Mark.
Die Gesammt-Einnahme betrug	8 773 614	8 510 005
Die Gesammt-Ausgabe	8 195 699	7 967 780
Der Ueberschuß	577 915	542 225
Von der Einnahme entfallen:		
auf Porto und Franko für Brief- und Fahrpostsendungen	7 672 143	7 511 064
auf Zeitungsgefälle	473 961	453 253
Von der Ausgabe entfallen:		
auf die Besoldungen	3 328 090	3 141 417
auf allgemeine Verwaltungskosten	638 748	661 709
auf Beförderungskosten	2 185 656	2 125 823
auf Vergütungen an Eisenbahn- und Dampfschiff-Gesellschaften	364 488	342 272

II. Telegraphenwesen.

	Ende 1877.	Ende 1876.
Die Gesammtzahl der Telegraphenstationen betrug	993	934
nämlich:		
Staats-Telegraphenstationen:		
selbstständige	27	27
mit Postanstalten vereinigte	406	382
mit Eisenbahnstationen vereinigte	526	492
Privatbahn-Telegraphenstationen	26	25
	985	926
im Auslande gelegene	8	8
wie oben	993	934
Die Gesammtzahl der Apparate bei den Staats-Telegraphenstationen betrug	1 749	1 715
nämlich:		
Hughes-Apparate	16	10
Duplex- »	10	—
Morse- »	1 234	1 071
Zeiger- »	489	634
wie oben	1 749	1 715

Digitized by Google

	im Jahre 1877.	im Jahre 1876.
Es wurden hergestellt:	Kilometer.	Kilometer
neue Linien	177,04	172,20
neue Drahtleitungen	1 776,24	3 738,47
	Ende 1877. Kilometer.	Ende 1876. Kilometer.
Die Länge sämmtlicher Linien betrug	7 947,74	7 770,70
mit Drahtleitungen	33 465,01	31 688,77
Von letzteren entfallen:		
auf den Staatstelegraphen	23 152,75	22 440,33
auf den Bahntelegraphen	10 312,26	9 248,44
	1877.	1876.
Die Gesammtzahl der beförderten Telegramme betrug	1 976 458	1 900 216
nämlich:		
a) im internen Verkehr:		
Staatstelegramme, abgesendete	44 199	41 678
Bahndiensttelegramme, „	45 449	52 006
Privattelegramme, „	810 640	790 249
b) im internationalen Verkehr:		
Staats- und Privattelegramme:		
abgesendete	404 713	395 596
angekommene	431 332	407 955
durchgegangene	240 125	212 732
wie oben	1 976 458	1 900 216
	Mark.	Mark.
Die Gesammt-Einnahme betrug	1 070 973	1 117 334
Die Gesammt-Ausgabe	1 046 943	1 021 220
Der Ueberschuß	24 030	96 114

58. Die Zeitungs-Preisliste der deutschen Reichs-Postverwaltung für das Jahr 1879.

(Von Herrn Ober-Postsekretär Heusinger in Berlin.)

Im Archiv für Post und Telegraphie vom Jahre 1878, Seite 257, ist aus den Zeitungs-Preislisten, welche seit dem Jahre 1823 im Verlage des Kaiserlichen Post-Zeitungsamts erschienen sind, der Aufschwung nachgewiesen worden, welchen das Post-Zeitungswesen während des Zeitraums von 1824—1877 genommen hat.

Digitized by Google

In Nachfolgendem soll aus der neuesten Zeitungs-Preisliste für 1879 die erfreuliche Thatsache bekundet werden, daß auch seit dem Jahre 1876 bz. 1877 nicht allein die Zahl der Blätter in deutscher Sprache und in fremden Sprachen, sondern auch die Zahl der Verlagsorte einen wesentlichen Zuwachs erhalten hat. So ist gegen das Jahr 1877 die Zahl der zum Postvertriebe angemeldeten Blätter in deutscher Sprache um nicht weniger als 330 Stück — von 4350 auf 4680 — und die Zahl der zum Postvertriebe angemeldeten Blätter in fremden Sprachen um 247 Stück — von 2020 auf 2267 — gestiegen, während gegen das Jahr 1876 sich die Zahl der Verlagsorte um 302 Orte — von 1557 auf 1859 — gesteigert hat.

Allein im Deutschen Reiche hat die Zunahme der durch die Post zu beziehenden Blätter im Laufe des Jahres 1878 nicht weniger als 140 Stück betragen, trotzdem 287 Blätter, von denen allein 52 erst im Laufe des Jahres 1878 neu herausgegeben worden waren, fast ausschließlich in den größeren Städten, theils wegen verbotenen Inhalts, theils in Folge der ungünstigen Zeitverhältnisse, aufgehört haben zu erscheinen.

Die starke Zunahme der Zahl der Verlagsorte liefert jedoch den schlagenden Beweis, daß es in den letzteren Jahren vorzugsweise die kleineren Lokalblätter gewesen sind, die ihrer Zahl nach eine sehr bedeutende Steigerung erfahren haben. Es steht diese Steigerung durchaus im engsten Zusammenhange mit der während der letzteren Jahre erfolgten raschen Zunahme der Zahl der Post- und Telegraphenämter und mit der großen Ausdehnung, welche das Landbriefpostwesen genommen hat.

Von den in der neuesten Zeitungs-Preisliste aufgeführten 2267 Blättern in 29 fremden Sprachen erscheinen: in französischer Sprache 829 (gegen 736 im Jahre 1877), in englischer Sprache 678 (624), in russischer Sprache 69 (69), in spanischer Sprache 35 (22), in portugiesischer Sprache 5 (2), in holländischer Sprache 83 (76), in schwedischer Sprache 98 (76), in italienischer Sprache 147 (143), in polnischer Sprache 63 (63), in dänischer Sprache 68 (57), in böhmischer Sprache 18 (19), in ungarischer Sprache 28 (25), in griechischer Sprache 10 (7), in romanischer Sprache 2 (2), in wendischer Sprache 6 (6), in vlämischer Sprache 5 (5), in serbischer Sprache 4 (4), in slovakischer Sprache 1 (1), in kroatischer Sprache 3 (4), in lithauischer Sprache 3 (2), in hebräischer Sprache 6 (6), in rumänischer Sprache 32 (33), in ruthenischer Sprache 2 (2), in armenischer Sprache 2 (2), in finnischer Sprache 1 (0), in slovenischer Sprache 4 (3), in norwegischer Sprache 61 (26), in türkischer Sprache 1 (3) und in persischer Sprache 2 (2).

Eine wesentliche Steigerung hat demnach stattgefunden bei den Blättern in französischer Sprache um 93 Stück, den Blättern in englischer Sprache um 54 Stück, den Blättern in schwedischer Sprache um 22 Stück, und den Blättern in norwegischer Sprache um 35 Stück.

Die Zeitungs-Preisliste der k. k. Postamts-Zeitungsexpedition zu Wien für das Jahr 1879 weist an inländischen und ausländischen Blättern dahingegen nur 4420, aber in 33 verschiedenen Sprachen auf, und zwar in deutscher Sprache 2269 (mithin weniger als im deutschen Reichspostgebiete 2411), darunter in Wien 419, in französischer Sprache 600 (mithin weniger 229), in englischer Sprache 359 (mithin weniger 319), in russischer Sprache 96 (mithin mehr 27), in spanischer Sprache 14 (mithin weniger 25), in portugiesischer Sprache 3 (mithin weniger 2), in holländ-

Digitized by Google

discher Sprache 32 (mithin weniger 51), in schwedischer Sprache 36 (mithin weniger 62), in italienischer Sprache 391 (mithin mehr 244), in polnischer Sprache 107 (mithin mehr 44), in dänischer Sprache 21 (mithin weniger 47), in ungarischer Sprache 263 (mithin mehr 235), in griechischer Sprache 33 (mithin mehr 23), in romanischer Sprache 2 (0), in wendischer Sprache 3 (mithin weniger 3), in vlämischer Sprache 1 (mithin weniger 4), in serbischer Sprache 10 (mithin mehr 6), in slovakischer Sprache 12 (mithin mehr 11), in kroatischer Sprache 28 (mithin mehr 25), in lithauischer Sprache 1 (mithin weniger 2), in hebräischer Sprache 10 (mithin mehr 4), in rumänischer Sprache 55 (mithin mehr 23), in rutheniſcher Sprache 10 (mithin mehr 8), in armenischer Sprache 9 (mithin mehr 7), in finnischer Sprache 4 (mithin mehr 3), in slovenischer Sprache 20 (mithin mehr 16), in norwegischer Sprache 11 (mithin weniger 50), in türkischer Sprache 8 (mithin mehr 7), und in persischer Sprache 2 (mithin dieselbe Anzahl).

Außerdem können in der österreichisch-ungarischen Monarchie durch die Post bezogen werden in arabischer Sprache 1, in bulgarischer Sprache 2, in czechischer Sprache 121 und in lateinischer Sprache 1. Die in der Zeitungs-Preisliste der deutschen Reichs-Postverwaltung aufgeführten Blätter in böhmischer Sprache finden sich in der Preisliste der K. K. Postamts-Zeitungs-Expedition zu Wien unter den Blättern in czechischer Sprache aufgeführt, während eine böhmische Sprache in letztgedachter Preisliste nicht vorkommt.

Ihrer Staatsangehörigkeit nach vertheilen sich die in der Zeitungs-Preisliste der deutschen Reichs-Postverwaltung für das Jahr 1879 näher bezeichneten 4680 Blätter in deutscher Sprache und 2267 Blätter in fremden Sprachen auf die nachbenannten 27 Staaten, wie folgt:

Auf das Deutsche Reich kommen in 1349 Verlagsorten 4112 Blätter, davon in deutscher Sprache 4030, in französischer 28, in englischer 4, in dänischer 10, in hebräischer 4, in lithauischer 3, in polnischer 27 und in wendischer 6.

Auf Oesterreich-Ungarn in 70 Verlagsorten 402 Blätter, davon in deutscher Sprache 319, in französischer 1, in böhmischer 18, in kroatischer 3, in persischer 1, in italienischer 4, in polnischer 18, in rumänischer 1, in ruthenischer 2, in serbischer 2, in slovakischer 1, in slovenischer 4 und in ungarischer 28.

Auf die Schweiz in 119 Verlagsorten 315 Blätter, davon in deutscher Sprache 228, in französischer 77, in englischer 1, in italienischer 7 und in romanischer 2.

Auf Frankreich und Algerien in 50 Verlagsorten 597 Blätter, davon in deutscher Sprache 2, in französischer 593, in englischer 1 und in spanischer 1.

Auf Großbritannien und Irland, sowie die außereuropäischen Besitzungen in 48 Verlagsorten 545 Blätter, davon in deutscher Sprache 3, in französischer 1 und in englischer 541.

Auf Belgien in 17 Verlagsorten 121 Blätter, davon in deutscher Sprache 1, in französischer 110, in englischer 1, in holländischer 4 und in vlämischer 5.

Auf Italien in 17 Verlagsorten 142 Blätter, davon in deutscher Sprache 2, in französischer 5 und in italienischer 135.

Auf Rußland in 30 Verlagsorten 116 Blätter, davon in deutscher Sprache 17, in französischer 5, in finnischer 1, in hebräischer 2, in polnischer 17, in schwedischer 5 und in russischer 69.

Digitized by Google

Auf Rumänien in 8 Verlagsorten 32 Blätter, davon in deutscher Sprache 1 und in rumänischer 31.

Auf die Niederlande und Luxemburg in 28 Verlagsorten 94 Blätter, davon in deutscher Sprache 8, in französischer 3 und in holländischer 83.

Auf Norwegen in 19 Verlagsorten 61 Blätter in norwegischer Sprache.

Auf Schweden in 43 Verlagsorten 89 Blätter in schwedischer Sprache.

Auf Dänemark in 16 Verlagsorten 55 Blätter, davon in französischer Sprache 1 und in dänischer Sprache 54.

Auf Griechenland in Athen 7 Blätter, davon in französischer Sprache 1 und in griechischer Sprache 6.

Auf Portugal in Lissabon und Oporto 5 Blätter in portugiesischer Sprache.

Auf Spanien in Barcelona, Madrid, Cadix und Santander 29 Blätter in spanischer Sprache.

Auf Serbien in Belgrad 2 Blätter in serbischer Sprache.

Auf die Türkei in Constantinopel und Rustschuk 8 Blätter, davon in französischer Sprache 1, in romanischer 2, in griechischer 3, in persischer 1 und in türkischer 1.

Auf die Vereinigten Staaten von Amerika in 27 Verlagsorten 206 Blätter, davon in deutscher Sprache 70, in französischer 3, in englischer 124, in dänischer 4, in polnischer 1 und in schwedischer 4.

Auf China in Shanghai 2 Blätter in englischer Sprache.

Auf Japan in Yokohama 1 Blatt in englischer Sprache.

Auf Brasilien in Rio de Janeiro 2 Blätter in englischer und spanischer Sprache.

Auf Peru in Callao 1 Blatt in englischer Sprache.

Auf Columbia in Panama 2 Blätter in englischer und spanischer Sprache.

Auf Persien in Teheran 1 Blatt in persischer Sprache.

Auf Chile in Valparaiso 1 Blatt in spanischer Sprache und

Auf Aegypten in Alexandrien 1 Blatt in italienischer Sprache.

Von den 4680 Blättern in deutscher Sprache entfallen demnach auf das Deutsche Reich 4030 Stück, auf die Schweiz 228 Stück, auf Oesterreich-Ungarn 319 Stück und auf die Vereinigten Staaten von Amerika 70 Stück, von den 829 Blättern in französischer Sprache entfallen auf Frankreich 593 Stück, auf die Schweiz 77 Stück und auf Belgien 110 Stück, von den 678 Blättern in englischer Sprache entfallen auf Großbritannien und Irland 541 Stück und auf die Vereinigten Staaten von Amerika 124 Stück.

Unter den vorerwähnten 4680 Blättern in deutscher Sprache befinden sich

1 Blatt, dessen Inhalt zugleich in deutscher, französischer und englischer Sprache gedruckt wird (Union postale zu Bern),

12 Blätter, deren Inhalt zugleich in deutscher und französischer Sprache gedruckt wird (2 in Altkirch im Elsaß, 2 in Leipzig, 4 in Straßburg im Elsaß, 1 in Colmar, 1 in Bischweiler, 1 in Saarburg in Lothringen und 1 in Metz),

Digitized by Google

2 Blätter, deren Inhalt zugleich in deutscher und polnischer Sprache gedruckt wird (1 in Posen und 1 in Kattowitz) und eine Zeitung, welche in Leipzig in plattdeutscher Sprache erscheint.

Das Bemerkenswertheste hinsichtlich der Erscheinungsweise der zum Postvertriebe angemeldeten deutschen Blätter findet sich in der Anlage A. Danach sind im Königreich Preußen, ausschließlich Berlin, die gelesensten Blätter die wöchentlich 1 und 2 mal erscheinenden Blätter (1058 von 1916), im Königreich Württemberg und im Großherzogthum Baden die wöchentlich 2 und 3 mal erscheinenden Blätter (59 von 135 bz. 46 von 124), im Königreich Sachsen, ausschließlich Leipzig, die wöchentlich 2 und 3 mal erscheinenden Blätter (116 von 192), in den Großherzogthümern Hessen, Mecklenburg und Oldenburg die wöchentlich 2 mal erscheinenden Blätter (bz. 49 von 109, 33 von 83 und 15 von 34) und in den übrigen deutschen Staaten die wöchentlich 1 mal und weniger erscheinenden Blätter (162 von 364).

Die größte Zahl der öfter als wöchentlich 7 mal erscheinenden Blätter hat das Königreich Preußen aufzuweisen (32 von 48).

Die meisten der vorerwähnten Blätter erscheinen regelmäßig, d. h. an einem bestimmten Tage oder an mehreren bestimmten Tagen in der Woche bz. im Monate. Auf welche Wochentage diese regelmäßig erscheinenden Blätter in den verschiedenen deutschen Staaten sich ihrer Zahl nach vertheilen, kann leider nicht angegeben werden, weil in der Zeitungs-Preisliste die Erscheinungstage nicht vermerkt sind, was um so mehr zu bedauern ist, als gerade dieser Vermerk sowohl für die Zeitungsverleger und die Zeitungsleser, als auch für die Postanstalten von großem Interesse und Nutzen ist: für die Zeitungsverleger deshalb, weil diese bei Errichtung neuer Blätter in vielen Fällen stark dabei interessirt sind, zu wissen, an welchen Tagen die »Konkurrenz«-Blätter erscheinen; für die Zeitungsleser insofern, als es denselben sehr oft darum zu thun ist, Blätter sich zu halten, die ihnen an ganz bestimmten Tagen ausgehändigt werden, und endlich für die Postanstalten, weil diese ohne genaue Kenntniß der bei den meisten Blättern feststehenden Erscheinungstage in sehr vielen Fällen nicht in der Lage sind, den rechtzeitigen Eingang der Blätter prüfen und überwachen zu können. Es möchte sich deshalb empfehlen, auch den Tag des Erscheinens in der Zeitungs-Preisliste anzugeben.

Bei den größeren Blättern politischen Inhalts wird sogar die Angabe: ob Abend- oder Morgenblatt, bz. ob Abend- und Morgenblatt, in gar vielen Fällen von wissenswerther Bedeutung sein; diese Angabe sowie die Angabe der Erscheinungstage fehlt beispielsweise in keiner der in England erscheinenden Zeitungs-Preislisten.

Nach Mays British-Irish Preß Guide, welcher als Muster für ein »Zeitungslexikon« aufgestellt zu werden verdient, hat im Jahre 1878 die Zahl der Morgenblätter betragen:

in England 59 (darunter in London 15), in Wales 3, in Schottland 11 und in Irland 14, im Ganzen 87 Stück, die Zahl der Abendblätter in England 43 (darunter in London 7), in Schottland 9 und in Irland 3, im Ganzen 55 Stück.

Während die Zahl der wöchentlich weniger als 1 mal, wöchentlich 3, 4, 5, 6 und 7 mal erscheinenden Blätter im Königreich Preußen einerseits und den übrigen deutschen Staaten andererseits sich wie 1 zu 1 verhält, ist das Verhältniß der daselbst wöchentlich 1 und 2 mal erscheinenden Blätter wie 5 zu 3 und der in unbestimmten

Digitized by Google

Fristen erscheinenden Blätter wie 4 zu 5, und während die im Königreich Preußen wöchentlich 1 mal und öfter erscheinenden 1821 Blätter jährlich 257 000 Nummern umfassen, mithin auf jede Jahreslieferung im Durchschnitt 141 Nummern kommen, umfassen die in den übrigen deutschen Staaten wöchentlich 1 mal und öfter erscheinenden 1353 Blätter jährlich 215 500 Nummern und kommen auf jede Jahreslieferung im Durchschnitt 157 Nummern.

Die wichtigste Stellung in der Zeitungsliteratur im Deutschen Reiche nehmen unstreitig die beiden Städte Berlin und Leipzig ein. Auf dieselben allein entfällt der 3. Theil der weniger als wöchentlich 1 mal durch die Post zu beziehenden deutschen Zeitschriften (295 von 839 Stück), sowie überhaupt der 7. Theil sämmtlicher deutschen Blätter (582 von 4112).

In welcher Anzahl die durch die Post zu beziehenden deutschen Blätter sich auf die einzelnen Verlagsorte vertheilen, darüber giebt die Anlage B eine genaue Auskunft. Danach kommen

je	1	Zeitung ꝛc.	auf	721 Orte,
»	2	Zeitungen	»	307 »
»	3	»	»	128 »
»	4	»	»	70 »
»	5—10	»	»	76 »
»	11—20	»	»	29 »
»	21—80	»	»	16 »
»	200—400	»	»	2 »

im Durchschnitt je 3 Zeitungen ꝛc. auf 1 Verlagsort. Am günstigsten stellt sich das Verhältniß im Königreich Sachsen und zwar wie 4 zu 1.

Mehr als 20 zum Postvertriebe angemeldete Zeitungen und Zeitschriften werden veröffentlicht in den 19 Städten Berlin (350), Leipzig (232), Stuttgart (76), München (65), Dresden (64), Hamburg (58), Frankfurt a. M. (42), Breslau (41), Hannover (33), Bremen (31), Königsberg i. Pr. (29), Straßburg i. Elsaß (27), Trier (29), Nürnberg (27), Cöln (25), Posen (25), Augsburg (24), Mainz (21) und Würzburg (21).

Aus dem Auslande können hingegen nach der Zeitungs-Preisliste für das Jahr 1879 mehr als 20 Blätter nur aus 14 Städten durch die Post bezogen werden und zwar aus Paris (495), London (428), Wien (199), Brüssel (67), St. Petersburg (50), Rom (38), Kopenhagen (37), Pest (31), Mailand (30), Prag (28), Stockholm (25), Amsterdam (25), Lausanne (23) und Zürich (23).

Nach der Kopfzahl der Bevölkerung gerechnet kommen ausweislich der Anlage C im Deutschen Reiche, mit Ausschluß der deutschen Herzogthümer, Fürstenthümer und freien Städte, weniger als 20 000 Einwohner auf je einen Verlagsort in den Großherzogthümern Mecklenburg-Schwerin und Mecklenburg-Strelitz (17 091) und in dem Großherzogthum Sachsen-Weimar-Eisenach (18 308), weniger als 8000 Einwohner auf je eine Zeitung im Königreich Sachsen (5738) und in den Großherzogthümern Mecklenburg-Schwerin und Mecklenburg-Strelitz (7824).

Auf welche Zeiträume die in der Zeitungs-Preisliste für 1879 aufgeführten 4112 deutschen Blätter ihrer Zahl nach durch die Post zu beziehen sind, ergiebt sich aus nachstehender Uebersicht.

Digitized by Google

Es sind von diesen 4112 Blättern zu beziehen:

	nur während der Dauer der		bogen-, heft-, bandweise ꝛc.	vierteljährlich	vierteljährlich bz. 2- und 1monatlich	halbjährlich	ganzjährlich	im Ganzen
	Badezeit	Sitzungen des Reichstags ꝛc.						
in unbestimmten Fristen weniger als wöchentlich 1mal	14	6	30	15	—	5	29	99
wöchentlich 1mal	1	—	—	196	—	146	496	839
wöchentlich 2mal	6	—	—	714	—	122	147	989
wöchentlich 3mal	4	—	—	834	—	21	32	891
wöchentlich 4- und 5mal	1	—	—	90	472	3	1	567
wöchentlich 6mal	1	—	—	9	45	2	—	57
und öfter	3	—	—	45	499	4	—	551
im Ganzen ...	2	—	—	8	107	1	1	119
	32	6	30	1911	1123	304	706	4112

Die meisten dieser Blätter können demnach vierteljährlich, bz. zwei- und einmal monatlich durch die Post bezogen werden (— 3034 von 4112 —), und zwar erscheinen dieselben vorzugsweise wöchentlich 1mal und öfter. Bei den übrigen Blättern, welche weniger als 1mal wöchentlich erscheinen, findet in erster Linie die ganzjährliche Bezugszeit Anwendung. Die Einrichtung, welche seit dem Jahre 1872 im ganzen Deutschen Reiche besteht, daß bei Blättern, welche öfter als wöchentlich 2mal veröffentlicht werden, mit dem Einverständniß der Verleger auch Bestellungen auf den zweiten und dritten Monat im Vierteljahr, bz. auf den dritten Monat im Vierteljahr angenommen werden können, hat sich auch in den letzten zwei Jahren höchst erfolgreich gezeigt. Die Zahl dieser Blätter beträgt, wie oben angegeben, 1123 Stück und hat seit dem Jahre 1877 um nicht weniger als 120 Stück zugenommen, während die Zahl derselben noch am 1. Januar 1873 nur 662 Stück betragen hat.

Auf in Bayern erscheinende und daselbst verbleibende Blätter mit vierteljährlicher Bezugsverbindlichkeit können beim Beginn des ersten und dritten Kalendervierteljahrs auch halbjährliche Bestellungen ausgeführt und ausnahmsweise auch Bestellungen auf jeden Monat zugelassen werden.

Veränderungen in der Erscheinungsweise, sowie im Preise, sind im Laufe des Jahres 1878 bei 483 deutschen Blättern vorgenommen worden, Titelveränderungen haben im Deutschen Reiche bei 87 Blättern stattgefunden; 35 Verleger haben ihren Wohnsitz gewechselt.

Wie außerordentlich verschieden der Einkaufspreis der einzelnen Blätter sich gestaltet, mag daraus erhellen, daß beispielsweise bei den 551 deutschen Blättern, welche nach der Zeitungs-Preisliste für das Jahr 1879 wöchentlich 6mal erscheinen, nicht weniger als 107 verschiedene Einkaufspreise vorkommen, mithin also im Durchschnitt nur bei je 5 Blättern ein und derselbe Einkaufspreis erscheint, und zwar beträgt der Durchschnittspreis eines jeden Exemplars jährlich

Digitized by Google

a)	bei	76	Blättern		1,60	bis	4	ℳ.	einschl.,
b)	»	320	»	über	4	»	8	»	»
c)	»	88	»	»	8	»	12	»	»
d)	»	40	»	»	12	»	16	»	»
e)	»	11	»	»	16	»	20	»	»
f)	»	6	»	»	20	»	24	»	»
g)	»	10	»	»	24	»	48	»	»

Da nun bekanntlich bei der Berechnung der Gebühr für die Annahme und Ausführung von Bestellungen auf Zeitungen und für die Besorgung der Zeitungen der Einkaufspreis der Zeitungen zu Grunde gelegt wird (jährlich 25 Prozent, mit der Ermäßigung auf 12½ Prozent bei Zeitungen, die seltener als monatlich viermal erscheinen, mindestens jedoch 40 Pf.), so stellt sich die Zeitungsgebühr für jedes Exemplar der vorgedachten 551 Blätter zu

a)	auf		0,40	bis	1	ℳ.	einschl.,	
b)	»	mehr als	1	»	2	»	»	
c)	»	» »	2	»	3	»	»	
d)	»	» »	3	»	4	»	»	
e)	»	» »	4	»	5	»	»	
f)	»	» »	5	»	6	»	»	
g)	»	» »	6	»	12	»	»	

mithin im Durchschnitt für jedes Exemplar auf ppt. 1½ bis 2½ ℳ. jährlich.

Es beträgt demnach die Zeitungsgebühr allein bei den 6mal wöchentlich erscheinenden Blättern, welche überdies im Jahre fast durchweg 4mal bz. 8- und 12mal zu beziehen sind, für jede Nummer jährlich 0,13 bis 4,00 Pf., im Durchschnitt ppt. 0,50 bis 0,81 Pf., ohne Rücksicht auf die Bogenzahl. Bei den übrigen weniger als wöchentlich 6 mal erscheinenden Blättern steigt die Gebühr bis auf 24 Pf. pro Nummer jährlich und zwar dergestalt, daß die einzelnen Nummern um so theurer sind, je seltener die Blätter im Jahre erscheinen und je weniger dieselben im Jahre zu beziehen sind. Diese, wenn auch in der Natur der Dinge begründete Ungleichheit trifft deshalb leider meist die der Kunst und Wissenschaft dienenden Blätter. Eine wünschenswerthe Ausgleichung ließe sich vielleicht erzielen, wenn die Zeitungsgebühr etwa dergestalt geregelt würde, daß dieselbe in sich schließt:

1. eine Einschreibgebühr, welche bei jedesmaliger Bestellung eines Blattes erhoben wird und
2. eine Beförderungsgebühr, welche sich danach richtet, wie oft in der Woche oder in welcher Folge die Blätter erscheinen.

Was das Alter der deutschen Blätter anbetrifft, so würde es gewiß von großem geschichtlichen Interesse sein, wenn dasselbe durch Vermittelung der Postanstalten festgestellt und das Entstehungsjahr auch in den Zeitungs-Preislisten neben einem jeden Blatte vermerkt würde.

Zur Gewinnung des zur Aufnahme der Jahreszahl erforderlichen Raumes in den Zeitungs-Preislisten und um das gegenwärtige handliche Format derselben nicht zu überschreiten, würde es sich empfehlen, die Spalte, welche zur Aufnahme der Titel der einzelnen Blätter dient, entsprechend zu verschmälern und den gegenwärtig auf allen Seiten befindlichen Kopf zu beseitigen und denselben nur Eingangs der Sprach-Abtheilungen zu belassen.

Digitized by Google

Von 1792 der gegenwärtig erscheinenden 4112 deutschen Blätter ist das ermittelte Alter folgendes:

Es sind von diesen 1792 Blättern erschienen:

vor dem Jahre 1700				5	Stück,
während des Zeitraums von	1700—1799	einschl.		46	»
» » »	1800—1810	»		29	»
» » »	1811—1820	»		50	»
» » »	1821—1830	»		49	»
» » »	1831—1840	»		120	»
» » »	1841—1850	»		217	»
» » »	1851—1860	»		265	»
» » »	1861—1870	»		378	»
» » »	1871—1877	»		206	»
und im Jahre	1878			427	»

Diejenigen dieser Blätter, welche vor dem Jahre 1800 begründet worden sind, betiteln sich, wie folgt:

Frankfurter Journal 1618, Magdeburger Zeitung 1628, Königsberger Hartung'sche Zeitung 1640, Jenaische Zeitung 1674, Gothaische Zeitung 1691, Rostocker Zeitung 1711, Riedlinger Zeitung 1713, Königlich privilegirte Berlinische Zeitung von Staats- und gelehrten Sachen (Vossische Zeitung) 1722, Coblenzer Zeitung vor 1726, Hamburger Correspondent 1730, Straßburger Wochenblatt (Affiches de Strassbourg) 1732, Darmstädter Tageblatt 1737, Götting'sche gelehrte Anzeigen 1738, Fortuna 1740, Schlesische Zeitung 1741, Lübeck'sche Anzeigen 1750, Nördlinger Anzeigeblatt 1751, Mecklenburgische Zeitung 1757, Saarbrücker Zeitung 1760, Wormser Zeitung 1760, Regierungsblatt für das Herzogthum Sachsen-Meiningen 1763, Anhaltischer Staatsanzeiger 1764, Hildburghauser Kreisblatt 1766, Arnstädter Nachrichten und Intelligenzblatt 1769, Greizer Amts- und Nachrichtsblatt 1771, Amts- und Anzeigeblatt für das Königl. Bezirksamt Schweinfurt 1774, Oeffentlicher Anzeiger für den Harz vor 1776, Danziger Intelligenzblatt 1776, Essener Zeitung 1776, Kieler Wochenblatt 1776, Osnabrück'sche Anzeigen vor 1776, Anzeiger des Fürstenthums Schaumburg Lippe 1776, Bautzner Nachrichten 1780, Schwäbischer Merkur 1785, Oettinger Amts- und Wochenblatt 1785, Elsässer Journal und Niederrheinischer Courier (Journal d'Alsace et Courrier du Bas-Rhin) 1787, Wolfenbütteler Kreisblatt 1787, Mannheimer Journal 1790, Neckarzeitung 1790, Amburger Amtsblatt 1793, Jeversches Wochenblatt 1793, Düsseldorfer Zeitung 1796, Gießener Anzeiger 1796, Saganer Wochenblatt 1797, Allgemeine musikalische Zeitung 1798, Schwarzwälder Bürger-Zeitung 1799, Eiderstädter und Stagelholmer Wochenblatt 1799, Görlitzer Nachrichten und Anzeiger 1799, Hallesches Tageblatt 1799.

In England beträgt die Zahl der vor dem Jahre 1800 begründeten, gegenwärtig noch erscheinenden Blätter nahe an 100 Stück. Einige der ältestendavon sind:

London Gazette 1665, Saunder's News Letter 1688 (seit dem Jahre 1755 News Dublin Letter betitelt), Edinburgh Gazette 1690, Course of the Exchange 1697, Berrow's Worcester Journal 1690, Stamford Mercury 1695, Edinburgh Courant 1705, Nottingham Journal 1710, Dublin Gazette 1711, Hereford Journal 1713, Kentish Gazette 1717 u. s. w.

Digitized by Google

Anlage A.

Hinsichtlich der Erscheinungsweise der durch die deutschen Reichs-Postanstalten zur Vertreibung gelangenden 4112 Zeitungen ist Folgendes bemerkenswerth:

Es erscheinen Zeitungen:

in	in unbestimmten Fristen	wöchentlich weniger als 1mal	wöchentlich 1mal	2mal	3mal	4mal	5mal	6mal	7mal	und öfter	Im Ganzen
1. Preußen:											
a) Provinz Brandenburg (ausschließlich Berlin)	—	10	25	68	52	1	—	14	—	—	170
Berlin	20	155	110	21	10	—	1	19	8	6	350
b) Provinz Hannover	8	21	28	50	36	4	—	19	1	1	168
c) „ Hessen-Nassau	4	22	30	52	14	1	—	26	7	6	162
d) „ Pommern	2	15	18	28	15	1	—	13	2	3	97
e) „ Posen	2	6	38	14	4	—	—	5	—	4	73
f) „ Ostpreußen	—	15	40	21	9	1	—	6	1	1	94
g) „ Westpreußen	1	1	18	26	6	1	—	16	2	1	72
h) „ Rheinland	1	71	85	98	47	4	1	52	10	3	372
i) „ Sachsen	—	25	33	46	26	3	—	32	—	3	168
k) „ Schlesien	1	31	107	69	24	1	—	29	2	3	267
l) „ Schleswig-Holstein	4	4	24	30	25	3	—	18	—	—	108
m) „ Westfalen	1	24	39	48	25	3	—	17	2	1	160
n) Hohenzollernsche Lande	—	1	2	—	—	2	—	—	—	—	5
	44	401	597	571	293	25	2	266	35	32	2266
2. Bayern (ausschl. München)	8	46	98	49	38	7	—	95	22	5	368
München	4	24	14	4	—	—	—	17	2	—	65
3. Württemberg (ausschließlich Stuttgart)	—	14	18	18	59	7	3	16	—	—	135
Stuttgart	2	37	26	—	3	—	—	8	—	—	76
4. Sachsen (ausschließlich Dresden und Leipzig)	1	23	12	68	48	8	—	31	1	—	192
Dresden	4	38	8	5	2	—	—	3	3	1	64
Leipzig	4	140	69	7	3	—	—	7	2	—	232
5. Baden	5	19	15	9	46	—	—	25	3	2	124
6. Hessen	3	12	18	49	8	1	1	16	—	1	109
7. Mecklenburg-Schwerin und Strelitz	4	11	15	33	13	—	—	6	1	—	83
8. Sachsen-Weimar-Eisenach	3	9	3	7	6	—	—	6	1	—	35
9. Oldenburg	2	5	3	15	5	2	—	2	—	—	34
10. in den übrigen deutschen Staaten	15	60	93	56	43	1	—	53	1	7	329
	99	839	989	891	567	51	6	551	71	48	4112

Digitized by Google

Anlage B.

Von den in der Zeitungs-Preisliste für das Jahr 1879 aufgeführten deutschen Blättern entfallen ihrer Zahl nach je

	1 Zeitung	2 Zeitungen	3 Zeitungen	4 Zeitungen	5—10 Zeitungen	11—20 Zeitungen	21—30 Zeitungen	31—40 Zeitungen	41—60 Zeitungen	61—70 Zeitungen	71—80 Zeitungen	231 Zeitungen	360 Zeitungen	Im Ganzen
	auf Verlagsorte													
1. in Preußen	366	196	80	50	42	16	4	1	2	—	—	—	1	758
2. » Bayern	71	23	14	6	13	2	3	—	—	1	—	—	—	133
3. » Württemberg	61	16	3	3	3	—	—	—	—	—	1	—	—	87
4. » Sachsen	80	26	5	3	4	—	—	—	—	1	—	1	—	120
5. » Baden	36	9	3	1	—	4	—	—	—	—	—	—	—	53
6. » Hessen	22	6	8	—	2	1	1	—	—	—	—	—	—	40
7. » Mecklenburg-Schwerin und Mecklenburg-Strelitz	21	4	6	1	6	—	—	—	—	—	—	—	—	38
8. » Sachsen-Weimar-Eisenach	9	4	1	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	16
9. » Oldenburg	8	4	2	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	15
10. » Braunschweig	9	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	11
11. » Sachsen-Meiningen	2	5	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9
12. » Sachsen-Altenburg	6	2	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9
13. » Sachsen-Coburg-Gotha	1	2	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	5
14. » Anhalt	4	2	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	9
15. » Schwarzburg-Rudolstadt	2	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	4
16. » Schwarzburg-Sondershausen	2	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
17. » Waldeck	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
18. » Reuß ältere Linie	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	2
19. » Reuß jüngere Linie	3	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	4
20. » Schaumburg-Lippe	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
21. » Lippe	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
22. » Lübeck	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
23. » Bremer Gebiet	1	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	3
24. » Hamburger Gebiet	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	2
25. » Elsaß-Lothringen	13	2	1	1	—	1	1	—	—	—	—	—	—	19
Im Ganzen	721	307	128	70	76	28	9	2	3	2	1	1	1	1349

Digitized by Google

Anlage C.

Nach der Kopfzahl der Bevölkerung gerechnet kommen Einwohner auf:			während an Zeitungen und Zeitschriften auf 1 Verlagsort entfallen durchschnittlich Stück
	je einen Verlagsort	je eine Zeitung	
1. Im Königreich Preußen	33 961	11 374	3
und zwar			
a) Provinz Brandenburg	36 793	6 012	6
b) » Hannover	29 238	12 008	2 1/2
c) » Hessen-Nassau	26 689	9 117	3
d) » Pommern	34 817	15 075	2 1/2
e) » Posen	53 536	22 001	2 1/2
f) » Ostpreußen	48 853	19 749	2 1/2
g) » Westpreußen	44 735	19 912	2 1/2
h) » Rheinland	31 184	10 254	3
i) » Sachsen	27 455	12 912	2
k) » Schlesien	38 056	14 504	2 5/6
l) » Schleswig-Holstein .	24 975	9 763	2 1/2
m) » Westfalen	30 737	11 910	2 2/5
n) Hohenzollernsche Lande	33 233	13 293	2 1/2
2. das Königreich Bayern	37 767	11 736	3 1/5
3. » » Württemberg ...	21 604	8 960	2 1/2
4. » » Sachsen	23 005	5 738	4
5. » Großherzogth. Baden	28 437	12 253	2 1/3
6. » » Hessen	22 105	8 112	2 1/2
7. » » Mecklenburg-Schwerin u. Strelitz ...	17 091	7 824	2 1/5
8. » » Sachsen-Weimar-Eisenach	18 308	8 370	2 1/5
9. » » Oldenburg ...	21 288	9 391	2 1/5
10. die übrigen deutschen Staaten ...	29 362	8 199	3 3/5

Digitized by Google

59. Der Phonograph.

Der Ingenieur Herr Osenbrück in Sebaldsbrück hat vor einiger Zeit in dem Architektenverein zu Bremen einen Vortrag über den Phonographen gehalten, welcher sich der allgemeinen Anerkennung der Zuhörer zu erfreuen gehabt hat.

Die hierbei vorgeführten Experimente lieferten überdies den praktischen Beweis, daß es dem Vortragenden gelungen ist, dem Apparat die nach dem gegenwärtigen Stande der neuen Erfindung größtmögliche Leistungsfähigkeit abzugewinnen. Die Darstellungen des Herrn Osenbrück verdienen weitere Verbreitung in Fachkreisen, wir lassen deshalb den Vortrag, dessen Handschrift von Herrn Osenbrück zu diesem Zwecke bereitwilligst zur Verfügung gestellt worden ist, nachstehend folgen.

Während sich das in der Tonerzeugung dem Phonographen so ähnliche Bell'sche Telephon sofort nach seiner Erscheinung einen praktischen Wirkungskreis errungen hat, wird die mindestens ebenso interessante, wenn nicht noch wunderbarere Erfindung Edison's, der Phonograph, vorläufig nur als wissenschaftliche Kuriosität, von Vielen sogar nur als eine bemerkenswerthe Spielerei betrachtet.

Wer Gelegenheit hatte, sich eingehender mit dieser Sache zu beschäftigen, wird mit mir darüber einstimmen, daß diese Ansichten irrig sind, und daß der Phonograph berufen ist, eine bedeutende praktische Rolle zu spielen; denn, abgesehen davon, daß er der Wissenschaft durch die graphische Darstellung der Töne einen, wenn auch mühsam und schwierig, so doch jedenfalls zu erreichenden Aufschluß über deren bis dahin unbekannte Eigenthümlichkeiten geben muß und hierzu schon in seiner jetzigen Beschaffenheit benutzt werden kann: wird ihm eine sehr wichtige Verwendung im gewöhnlichen Leben zufallen, sobald es gelingt, seine Aufzeichnungsempfindlichkeit so weit zu steigern, daß er auch aus größerer Entfernung auf ihn einwirkende Töne, namentlich Sprachlaute, von solcher Stärke, daß sie unserem Gehörssinn noch gut verständlich sind, deutlich wiederholt. In diesem Falle wäre kein besserer Protokollführer, als er, für Parlaments-, Gerichts- oder sonstige Verhandlungen denkbar, und es würde sich dann nur um Bestimmung einer zweckentsprechenden Größe des Schreibcylinders und Anbringung einer Vorrichtung handeln, welche gestattet, alte Phonogramme mit Sicherheit und Leichtigkeit zur Reproduktion auf demselben zu befestigen.

Eine dem Morse'schen Telegraphen ähnliche Konstruktion des Phonographen, bei der nur an Stelle des durch den Elektromagneten bewegten Schreibstiftes die Registrirnadel des Diaphragmas träte und statt eines Papierstreifens ein sehr schmaler Streifen von Zinnfolie angewendet würde, müßte schon jetzt eine mündliche Korrespondenz auf dem Postwege gestatten, wenn die korrespondirenden Personen gleiche Instrumente besitzen. — Die Annehmlichkeit eines solchen mündlichen Ideenaustausches auf beliebig große Entfernung würde jedenfalls von zärtlichen Seelen freudig begrüßt werden.

Eine weitere Verwendung findet der vervollkommnete Phonograph vielleicht künftig in seiner Eigenschaft als Vorleser, Sänger, Klavierspieler und überhaupt häuslicher Konzertgeber. Die dazu erforderlichen Phonogramme werden dann, wie

Digitized by Google

jetzt Bücher und Noten, käuflich zu haben sein; eventuell macht man sie sich selbst. Die künstlerischen Ergüsse hervorragender Geister in der ausübenden Tonkunst, also von Sängerinnen, Sängern, Geigern, Klaviervirtuosen ꝛc., werden wir uns, so oft es uns beliebt, durch unsern hierfür engagirten Hausſklaven, den Phonographen, zu Gehör bringen lassen und brauchen nicht zu besorgen, daß er strikt, sobald wir nur die Mittel und Wege kennen, seine Launen zu beseitigen, die ihm, wie allen Künstlern ankleben. Technische Schwierigkeiten sind dem Phonographen fremd. Gefällt es uns daher, so können wir uns, auf Kosten eines gesteigerten oder verminderten Tempos, irgend welche Arien höher oder tiefer als in der Originaltonart von ihm vortragen lassen, wie es ihm auch ein Leichtes ist, die rasendsten Tempos eines Virtuosen auf irgend welchem Instrumente noch zu überhetzen.

Erwünscht oder vielmehr nothwendig würde für alle diese Zukunftsverwendungen des Phonographen sein, daß für die Phonogramme eine härtere, geeignetere Legirung gefunden würde, als die jetzt benutzte Zinnfolie. Die letztere würde allerdings wohl nach wie vor als erste Empfängerin der Tonaufzeichnungen zu dienen haben. Von ihr würde dann auf galvanoplastischem Wege in irgendwelchem harten Metall ein Stereotyp zu nehmen sein, welches durch Prägen oder Walzen die Vervielfältigung der Phonogramme in der gewünschten Legirung und zwar genau in Stärke der Originalphonogramme besorgte. Die Anwendung derartiger harter Phonogramme würde auch gestatten, die Bewegungen der Nadel auf das Diaphragma durch Hebelübersetzung zu multipliziren, so daß dadurch kräftigere Tonwellen erzeugt werden könnten als jetzt. Unter Anwendung von Zinnfolie hat ein derartiger von mir angestellter Versuch keine Steigerung der Tonstärke ergeben, was ich eben auf die zu geringe Widerstandsfähigkeit der Zinnfolie zurückführe.

Meine erste Bekanntschaft machte ich im Mai des vorigen Jahres mit einem in Bremen vorgeführten Phonographen deutschen Ursprungs, dessen Leistungen sehr schwach waren. — Auf kräftigstes Anschreien einer geringen Auswahl von Worten gab er eine äußerst schwache Rückäußerung, in der man das Hineingesprochene mehr ahnte als wirklich verstand, und zwar mit einer piepsenden, scheinbar aus unendlicher Kellertiefe heraufdröhnenden Stimme. Trotz seiner geringen Leistung war ich doch höchlichst von ihm entzückt und besaß, sehr zum Schaden meiner Kehle und Lunge, nach etwa acht Tagen einen von mir nachgemachten Apparat, der mich bei meinen Nachbarn sofort in den Verdacht brachte, über Nacht ein fürchterlicher Tyrann und Krakehler geworden zu sein, während ich mich nur bemühte, meinen Phonographen zum Sprechen zu bringen. Bei diesem Apparate diente lackirtes Pergamentpapier, welches vor ein becherartiges Mundstück gespannt war, als Diaphragma, der Schreibstift war unmittelbar mitten unter dasselbe geklackt und bestand aus einer gewöhnlichen Reißzwecke mit stark abgerundeter und etwas in Drehrichtung des Schreibcylinders vorgeneigter Spitze. Das auf die Welle geschnittene Transportirgewinde und dementsprechend der Schraubengang auf dem Schreibcylinder hatten ca. 2 mm Steigung und das äußerst dünne Staniol, eine Sorte, wie sie zum Einwickeln von Seife, Käse oder Wurst verwendet wird, wurde mittelst Leinölfirniß auf den Cylinder geklebt. Kurzum die ganze Anordnung war möglichst unpraktisch und unvortheilhaft, und mein Interesse für diesen Apparat kühlte sich bald um so mehr ab, als anderweite Arbeiten mich in Anspruch nahmen.

Geweckt wurde es wieder, als ich im November v. J. einen Originalapparat

Digitized by Google

von Edison kennen lernte, dessen Leistungen in Sprache, Gesang, Pfeifen, Trompeten, Wiedergabe von Thierstimmen mich veranlaßten, meinen vernachlässigten alten tauben und dünnstimmigen Freund wieder hervorzusuchen, um ihn durch Zufügung eines Mundstückes, das dem Edison'schen auf gut Glück nachgebildet wurde, leistungsfähiger zu machen.

Da mir Diaphragmen von Hartgummi oder Glimmer, wie Herr Tenner sie in den Edison'schen Mundstücken besaß, nicht gleich zugängig waren, so griff ich in meiner Ungeduld zu hartgehämmertem Weißblech und hatte, nachdem ich auch stärkere Zinnfolie und eine zartere Nadel beschafft hatte, nach kurzer Zeit das Vergnügen, meinen Phonographen ebenfalls laut und deutlich sprechen zu hören.

Seit dieser Zeit habe ich mich mit wenigen Unterbrechungen bis April damit beschäftigt, den Apparat zu verbessern und ihn zugängig für allerhand Töne zu machen und freue mich, sagen zu können, daß ich mit den von mir ausgeführten Phonographen und deren Hülfsapparaten Leistungen ausführen kann, die, wie es scheint, sonst noch nicht gemacht sind. Leider muß ich aber bekennen, daß ich von dem mir gesteckten Hauptziel, den Phonographen empfänglich für mäßige, auf größere Entfernung auf ihn einwirkende Töne zu machen, noch ebenso weit entfernt bin, wie beim Beginn meiner Experimente. Die beste Leistung eines Diaphragmas ist bis jetzt die, auf ca. 2 m Entfernung sehr laut gerufene Sprachlaute gut, wenn auch sehr leise, zu reproduziren, während Trompetentöne auf 4 bis 6 m Entfernung registrirt werden.

Zu meinen Experimenten bediene ich mich eines durch Gewicht-Laufwerk betriebenen Phonographen. Derselbe reproduzirt genau im Charakter des Hineinsprechenden alle Sprachlaute, giebt ein- und mehrstimmigen Gesang, ein- und mehrstimmigen Gesang mit Klavierbegleitung, Klavierspiel zwei- und vierhändig, Trompete, ein- und mehrstimmig, Drehorgel, Geige, Flöte und Trommel sowie alle ordentlichen unartikulirten Laute wieder und wird zweifellos für die Töne der meisten musikalischen Instrumente empfänglich sein. Septette von Blechinstrumenten, bestehend aus 1 Baßtuba, 2 Tenortuben, 2 Hörnern und 2 Trompeten, hat er vorzüglich wiedergegeben, wobei besonders die Kräftigkeit, mit der die tiefen Baßtöne zur Geltung kamen, auffiel. Besonders schön machten sich getragene Sachen, als: »Das ist der Tag des Herrn« und »Wer hat dich du schöner Wald«.

Eine bemerkenswerthe Eigenschaft des Phonographen ist die, bei Reproduktion erhaltener Töne gleichzeitig neu auf ihn einwirkende Laute zu registriren und bei abermaliger Reproduktion ein Gemisch von beiden zu bringen, die das geübte Ohr auseinander zu halten vermag. Hierbei hat es aber noch nicht sein Bewenden, sondern auf zweite Reproduktionen fixirt er dritte Einwirkungen, auf dritte Reproduktionen vierte Einwirkungen u. s. f., so daß sich bei jeder erneuerten Reproduktion das Tongewirr steigert. Es läßt sich, ohne es gehört zu haben, denken, welch' gräulicher oder auch lächerlicher Skandal entsteht, wenn man zunächst kräftig in den Phonographen hineinruft, dann singt, trompetet, Thierstimmen aller Art, Katzenschrei, Hahnenkrat, Hundegebell zufügt, Geschrei darauf setzt und zum Schluß einen Trommelwirbel folgen läßt. Wenn das bei Nacht als Ständchen ertönt, glaubt man sicher an die Erscheinung des wilden Heeres.

Folgendes interessante Experiment basirt auf dieser Eigenthümlichkeit des Apparates. Wird dem Phonographen die erste Stimme eines Duetts und bei Re-

Digitized by Google

produktion derselben die zweite Stimme zugeführt, so vereinigt er beide bei abermaliger Reproduktion zu einem Duett. Ebenso vereinigt er die ihm einzeln zugeführten Stimmen eines Terzetts oder Quartetts. Bei der Wiederholung laufen freilich manchmal schrille Mißtöne unter, namentlich, wenn mehr als zwei Stimmen vereinigt werden, so daß diese Art von mehrstimmigen Gesängen überall keinen Anspruch auf Bereitung von Kunstgenuß machen kann. Das Experiment als solches hat aber hohes Interesse und wird jedenfalls der Vervollkommnung fähig sein.

Will man die schrillen Mißklänge, die offenbar daher rühren, daß die Punktationen der folgenden Stimme die der vorhergehenden mehr oder weniger zerstört haben, möglichst vermeiden, so empfiehlt es sich, bei der Zuführung eines Duettes stehen zu bleiben und hierbei, durch Veränderung des Windregulators, die Umfangsgeschwindigkeit des Schreibcylinders bei der Aufnahme zu steigern, weil die Punktationen in diesem Falle weiter von einander entfernt zu stehen kommen und sich damit die Gefahr der gegenseitigen Zerstörung vermindert.

Die schon erst erwähnte Fähigkeit des Phonographen, Tonstücke höher oder tiefer zu transportiren, erklärt sich durch folgende Betrachtung. Jeder Punkt, welcher von der Nadelspitze des Diaphragmas in die unter ihr fortgleitende Zinnfolie gemacht wird, entspricht einer Doppelschwingung des Diaphragmas. Je höher im Ton, um so größer, je tiefer, um so geringer ist die Anzahl der von ihm in der Zeiteinheit gemachten Schwingungen. Wirken daher nacheinander zwei Töne gleicher Klangfarbe, von denen der eine hoch, der andere tief ist, auf das Diaphragma eines Phonographen ein, so werden, bei gleicher Umlaufsgeschwindigkeit des Schreibcylinders, die von der Nadel in die Zinnfolie gemachten Punktationen des ersten näher bei einander, des zweiten entfernter von einander stehen. Es ist nun klar, daß man aus der Niederzeichnung des hohen Tones den tiefen Ton reproduziren kann, sobald man die Umlaufsgeschwindigkeit des Schreibcylinders so weit vermindert, daß in der Zeiteinheit die gleiche Zahl seiner Schwingungspunktationen die Nadelspitze des Diaphragmas berührt, wie sie bei normaler Geschwindigkeit des Schreibcylinders Punktationen des tiefen Tones berührt haben würden, während umgekehrt, durch Steigerung der Umlaufsgeschwindigkeit des Schreibcylinders aus den Punktationen des tiefen Tones der hohe Ton erzeugt werden kann. Jede Transponirung kann daher nur auf Kosten eines veränderten Tempos geschehen und zwar wird sich dieses für Uebertragung in höhere Lage steigern, für solche in tiefere Lage vermindern. Was hier für einfache Töne angenommen wurde, gilt ebenfalls für Harmonien.

Bezüglich der konstruktiven Verhältnisse des Phonographen setze ich die Zusammensetzung des ganzen Apparates als bekannt voraus und bemerke zunächst, daß Durchmesser und Länge des Schreibcylinders beliebig gewählt werden können und um so größer bemessen werden müssen, für je längere Aufzeichnungen der Apparat bestimmt ist. Die Länge des Cylinders wird zweckmäßig gleich seinem Durchmesser gewählt. Als eine geeignete Peripheriegeschwindigkeit des Schreibcylinders für gewöhnliche sprachliche oder gesangliche Aufzeichnungen hat nur 0,12 bis 0,2 m per Sekunde mir scheinen wollen. Der Schreibcylinder soll sehr fest mit der Welle verbunden sein und wird am besten warm aufgezogen. Die Welle soll von bestem Gußstahl gemacht, sehr kräftig genommen werden, so daß die Möglichkeit einer Vibration in ihr völlig ausgeschlossen ist. Sie muß auf das Sorgfältigste

Digitized by Google

egalisirt und geschliffen sein. Sie muß sich zwischen den fest anliegenden Lagerungen des Bockes, deren Lagerschalen zur Vermeidung jedes kratzenden Nebengeräusches, aus Weichmetall, dessen Hauptbestandtheil zweckmäßig Phosphorzinn bildet, sowohl in drehender als seitlicher Richtung mit äußerster Leichtigkeit bewegen lassen und darf sich an keiner Stelle klemmen. Der Schreibcylinder muß mit größester Genauigkeit konzentrisch zur Welle sein und das auf ihm eingeschnittene Gewinde muß Gang für Gang haarscharf mit dem auf der Welle eingeschnittenen Transportirgewinde stimmen, weil durch Abweichungen zwischen beiden Gewinden, die genau zwischen zwei Gängen einzustellende Nadel des Diaphragmas nicht an dieser, für Deutlichkeit und Tonstärke der Wiedergabe günstigsten Stelle verbleiben, sondern sich seitlich verrücken würde. Die Steigung der Gänge betrug bei dem von mir gesehenen Edison'schen Apparat $^1/_{24}$ Zoll engl. bei gleicher Tiefe, und diese Entfernung scheint mir sehr zweckmäßig gewählt. Die Gänge laufen nach der Peripherie des Cylinders ziemlich scharf aus und haben am Fuße eine Stärke von etwa $^1/_{60}$ bis $^1/_{50}$ Zoll engl. Bei größerer Steigung verliert die über die Schraubengänge gespannte Zinnfolie an Widerstandsfähigkeit, zum Nachtheil der Deutlichkeit und Stärke der Töne und bei geringerer Steigung muß die Nadel zu zart gewählt werden, was jedenfalls seine Bedenken hat, da anderenfalls ein seitliches Klemmen der in die Zinnfolie eindringenden Spitze vorkommt, wodurch bei der Reproduktion schrille Nebentöne erzeugt werden. Geeignete Zinnfolie wiegt ca. 333 gr per 1 qm und kann von Herrn Händler und Natermann in Hann. Münden unter dem Namen Phonographen-Zinnfolie in passenden Dimensionen bezogen werden. Das Diaphragma ist fest in das Gehäuse geschraubt und dieses muß in solidester Weise an dem Lagerbock befestigt sein, so daß es keiner Vibration zugänglich ist. Bei unseren Phonographen, für deren Neuerungen seitens der Firma Osenbrück u. Comp. in Hemelingen deutsches Reichspatent angemeldet ist, befindet sich die Nadel des Diaphragmas zwischen dem Dreh- und Befestigungspunkte des Gehäuses, wodurch eine sicherere Einstellung derselben erreicht wird als bei der Edison'schen Anordnung, wo sie sich außerhalb des Dreh- und Befestigungspunktes befindet. Die Nadel ist eine feine Nähnadel bester Qualität von etwa 3 mm Länge, welche in einer kleinen Messingplatte befestigt und mit dieser unter das Ende einer Uhrfeder von 4 bis 5 mm Breite gelöthet ist. Das andere Ende der Feder wird mittels einer Schraube und Klemmbügel an das Diaphragmagehäuse so befestigt, daß sich die Nadelspitze genau in der Mitte des Diaphragmas befindet. Um die Uebertragung des kratzenden Geräusches zwischen Nadel und Zinnfolie auf das Diaphragma möglichst zu verhindern, befindet sich zwischen Nadel und Diaphragma ein an beide Theile befestigtes Gummipolster von ca. 7 bis 8 mm Durchmesser und 4 mm Dicke, welches seinen Zweck aber leider nur sehr unvollkommen erfüllt, denn das kratzende Geräusch muß man bei jeder Reproduktion mit in den Kauf nehmen. Zum Glück gewöhnt sich das Ohr bald daran und überhört es. Die Nadel steht mit ihrer Spitze etwas in Drehrichtung des Schreibcylinders vorgeneigt und ihre Spitze wird mittels eines kleinen Kansassteines leicht abgerundet und etwas in der Drehrichtung nach vorne zu abgeschliffen. Die Abrundung darf aber nur sehr klein sein, für das unbewaffnete Auge bleibt die Nadel ziemlich scharf. Von der richtigen Schärfung der Nadel hängt es wesentlich mit ab, ob der Apparat deutlich und laut reproduzirt.

Digitized by Google

Von größester Wichtigkeit ist die Wahl der Diaphragmen, zunächst in Bezug auf das Material, dann auf die Bestimmung des Durchmessers und der Stärkenabmessung. Hierüber habe ich eine große Reihe von Versuchen gemacht und zwar mit folgenden Materialien: Hart gehämmertes Weißblech und Messingblech, Gußstahlblech, Hartgummi, lackirtes Horn (ohne Lack nicht brauchbar, weil zu hygroskopisch), Schildpatt, Glimmer, Potwalknochen, Potwalzahn (Elfenbein), Buchsbaumholz, Kalbfell (Trommelfell). Ich fand manche Substanzen sehr gut zur Wiedergabe gewisser Töne geeignet, während sie andere gar nicht oder sehr schlecht wiederholten. So eignet sich z. B. sehr scharf gespanntes Trommelfell vortrefflich zur Wiedergabe von Klaviertönen, während Sprache, Gesang und Trompetentöne ganz erbärmlich zurückgegeben werden.

Am besten fand ich sorgfältig gewählten Glimmer, Schildpatt und Hartgummi, allen diesen aber überlegen schließlich das Celluloid, eine Auflösung von Schießbaumwolle in Kampher, welches für Reproduktionen jeder Art gleich geeignet ist, wenn es nicht bei zu hoher Temperatur, in der es von seiner Elastizität verliert, angewendet wird.

Bezüglich der Durchmesser der Diaphragmen habe ich von 25 mm bis 152 mm freien Durchmesser experimentirt, aber gefunden, daß über 75 mm hinaus und unter 45 mm herab kein Heil zu erwarten ist. Die geeignetsten Durchmesser dürften in den Grenzen von 50 bis 75 mm liegen; jetzt habe ich mich auf einen solchen von 52 mm beschränkt.

In der Dickenabmessung sind die Diaphragmen sehr empfindlich. Meine Versuche habe ich gewöhnlich mit 1 mm Stärke begonnen, alle mir zu Gebot stehenden Töne daran versucht und dann stets um $\frac{1}{10}$ mm bis zu der mir am geeignetsten scheinenden Stärke herabgemindert. Dabei habe ich häufig gefunden, daß die Grenze zwischen gut und schlecht (bei Durchmesser von 52—75 mm) in $\frac{1}{10}$ mm größerer oder geringerer Stärke liegt. Bei dem von mir angewendeten Celluloid giebt $\frac{4}{10}$ mm Stärke für 52 mm Durchmesser ein für alle Zwecke gleich ausgiebiges Diaphragma, da aber das Celluloid wahrscheinlich von verschiedener Elastizität sein wird, je nachdem es mehr oder weniger Schießbaumwolle in Lösung enthält, so wird mit jeder neuen Sorte zunächst ein Versuch zur richtigen Feststellung der Dicke vorzunehmen sein. — Je elastischer das Material, um so geringer wird die Stärkeabmessung ausfallen. Edison wendet bei seinen Diaphragmengehäusen ein dem Telephon ähnliches Mundstück an und setzt zur Schallverstärkung einen Schalltrichter von Pappe auf, der sich sowohl zur Schallaufnahme, wie Abgabe gleich gut eignet. Namentlich will es mir scheinen, daß bei seiner Anwendung die Klangfarbe genauer wiedergegeben wird, wahrscheinlich deshalb, weil bei dem Edison'schen Mundstück nur die Kehllaute, hier aber die Kehl- und Nasenlaute des Sprechenden auf das Diaphragma einwirken.

Zur Aufnahme von Instrumentaltönen ist der Schalltrichter unentbehrlich und erhält eigenthümliche Gestalten und eventuell sehr große Dimensionen je nach Art der aufzufangenden Töne, z. B. für Klavier oder Gesang mit Klavierbegleitung, Orchestralmusik ꝛc. ꝛc. Um die Nadelspitze genau auf die Mitte zwischen zwei Gängen des Schreibcylinders einstellen zu können, ist das Diaphragmengehäuse unten drehbar zwischen die Körnerspitzen zweier Schrauben eingelagert, welche sich parallel zur Wellenachse in dem Gehäuserahmen befinden. Durch Veränderung dieser beiden

Digitized by Google

Schrauben ist die richtige seitliche Einstellung der Nadel leicht zu bewirken. Die Tiefe, bis zu der die Nadelspitze in die Zinnfolie eindringen soll, wird durch eine am oberen Ende des Gehäuserahmens befindliche Adjustirschraube bestimmt, gegen welche die obere Verlängerung des Gehäuses durch eine Zugschraube (Flügelschraube) gepreßt wird. Beim Lösen der Flügelschraube wird das Gehäuse durch eine zwischen ihm und dem Gehäuserahmen befindliche Bogenfeder in den Rahmen zurückgedrängt und damit entfernt sich die Nadelspitze des Diaphragmas von dem Schreibcylinder. Es muß dies geschehen, wenn nach vollendetem Phonogramme der Schreibcylinder in die Anfangsstellung zur Nadel zurückgebracht werden soll. Bei fester Verbindung der Mutter mit der Transportirschraube der Welle geschieht dies durch Rückwärtsdrehen der Welle, bei auslösbarer Mutter, durch Auslösen derselben und seitliches Verschieben der Welle bis zu der gewünschten Stelle, wonach die Mutter wieder eingerückt wird. Letztere Vorrichtung ist vorzuziehen. Die Befestigung der Zinnfolie auf dem Cylinder geschieht nach Edisons Angabe mittelst einer zur Wellenachse parallelen 5—6 mm breiten Ruthe, die in etwa 9 mm radialer Tiefe quer über den Cylinder eingehobelt ist und in die das eine Ende der Zinnfolie eingefalzt und mittelst einer Gummischnur von Länge des Cylinders festgeklemmt wird. Hierauf wird durch Drehen des Cylinders und unter scharfem Andrücken der Zinnfolie gegen die Mantelfläche derselben mittelst eines mit Tuch oder Plüsch überzogenen Hölzchens von mindestens der Länge des Cylinders die Zinnfolie stramm um den Cylinder gelegt. Ist man hierbei wieder bei der Ruthe angelangt, so wird mit den Fingern der einen Hand die Zinnfolie fest gegen den Cylinder auf beiden Seiten der Ruthe gepreßt, damit sie sich nicht durch Verschieben lockert, die Gummischnur aus der Ruthe entfernt, das zweite Ende der Zinnfolie ebenfalls in die Ruthe gefalzt und schließlich durch Einpressen der Gummischnur mit dem anderen Ende in derselben fixirt.

Die Zinnfolie muß den Cylinder so fest umschließen, daß beim leichten Beklopfen derselben mit einem Finger an keiner Stelle zu erkennen ist, daß sie, wenn auch noch so wenig, hohl liegt, da andernfalls nur undeutliche und schwach tönende Reproduktionen möglich sind.

Die Unterbrechung der Zinnfolie durch die Quernuthe beeinträchtigt bei ihrer geringen Breite die Deutlichkeit der Reproduktionen nicht, dagegen überträgt die Nadel beim jedesmaligen Passiren der Ruthe ein dumpftönendes Geräusch auf das Diaphragma, an welches sich das Ohr, gerade wie an das kratzende Geräusch der Nadel, erst gewöhnen muß.

Schließlich noch einige kurze Andeutungen über die Handhabung des Phonographen. Nachdem der Schreibcylinder vorschriftsmäßig mit Zinnfolie überzogen ist, bringe man die Nadel des Diaphragmas vorsichtig in Berührung mit derselben und lasse sie, durch langsames Drehen des Cylinders, eine kurze Strecke in dieselbe einschneiden; hierauf setze man an irgend einer Stelle auf diesen gemachten Einschnitt eine ziemlich stumpfe Bleifeder oder irgend ein Instrument mit abgestumpfter Spitze und mache unter leichtem Drucke einen kurzen Strich. Die Bleifeder- oder Instrumentenspitze drückt hierbei die Zinnfolie genau zwischen zwei Schraubengänge des Cylinders hinein und man erkennt nun, ob der von der Nadel gemachte Einschnitt sich genau zwischen den Gängen oder zu weit rechts oder links von der Mitte befindet. Durch zweckentsprechendes Lösen und Anziehen der betreffenden Körnerschrauben, zwischen denen sich das Diaphragmengehäuse dreht, wird nun die richtige

Digitized by Google

Nadeleinstellung unter wiederholter Prüfung vorgenommen. Befindet sich die Nadelspitze auf einem Schraubengange oder sehr nahe dabei, so findet ein Zerschneiden der Zinnfolie statt. Ueber die Tiefe, in der die Nadel bei der Aufnahme eines Phonogramms in die Zinnfolie eindringen muß, entscheidet die geringere oder größere Kräftigkeit der aufzuzeichnenden Töne und die Elastizität des angewendeten Diaphragmas. Je elastischer das letztere und je energischer der Ton, z. B. der einer Trompete ist, um so tiefer muß die Nadel in die Zinnfolie einschneiden. Eine Nadeleinstellung von ungenügender Tiefe giebt sich durch abgebrochen wiedergegebene Laute zu erkennen. Je zarter die Töne, um so leichter muß die Nadelspitze die Zinnfolie berühren. So genügt z. B. bei der Aufnahme von Klaviertönen ein zartes Einschneiden der Nadel; ein tieferes Einschneiden würde die Reinheit und Deutlichkeit der Wiedergabe wesentlich beeinträchtigen. Einige Uebung lehrt hier bald das Richtige treffen.

Hat der Apparat gut gearbeitet, versagt aber nach einiger Zeit den Dienst, indem er schwache oder undeutliche Wiedergaben macht, so liegt der Grund in einer der folgenden Erregungsursachen:

1. In fehlerhafter seitlicher Einstellung der Nadel zwischen den Schraubengängen des Schreibcylinders.
2. In unrichtiger radialer Nadeleinstellung (zu tief oder zu wenig tief).
3. In mangelhaft befestigter (hohl liegender) Zinnfolie.
4. In aufgehobener Verbindung (Trennung) zwischen Nadel und Diaphragma.
5. In ungenügend geschärfter Nadel.
6. Bei auslösbarer Mutter, in unrichtiger, nicht genügend tiefer Einrückung der Mutter in das Schraubengewinde der Welle, wodurch eine Seitenverschiebung der Phonogrammlinien gegen die Nadelspitze erfolgte, diese also nicht genau die Punktationen des Phonogramms trifft.

II. Kleine Mittheilungen.

Die englischen Postsparkassen. Nach der vor Kurzem veröffentlichten neuesten amtlichen Statistik über die Ergebnisse der englischen Postsparkassen belief sich das Gesammtguthaben der Sparer Ende 1878 auf 30 411 563 Pfd. Sterl. Seit der Errichtung der englischen Postsparkassen im Jahre 1861 bis Ende 1878 sind bei denselben Ersparnisse im Gesammtbetrage von nicht weniger als 111 014 219 Pfd. Sterl., einschließlich der aufgekommenen Zinsen, hinterlegt worden. Die Rückzahlungen betrugen innerhalb desselben Zeitraumes 80 602 665 Pfd. Sterl. Diese Summen vertheilen sich auf 36 902 602 Einlagen, 12 989 559 Rückzahlungen. Sparbücher wurden insgesammt ausgestellt: 5 783 527, davon

Digitized by Google

sind erloschen: 3 890 771, mithin betrug die Zahl der Inhaber von Postsparkassenbüchern Ende 1878 im Ganzen 1 892 756.

Die Anfänge des Telegraphenwesens in England. Aus den beiden ersten der sogenannten Cantor Lectures, welche W. H. Preece gegenwärtig in London vor der Society of Arts hält, entnehmen wir dem Telegraphic Journal folgende Mittheilungen über die zur Herstellung der Telegraphenlinien in England verwendeten Materialien.

Die erste Telegraphenlinie wurde von Cooke und Wheatstone 1857 unterirdisch hergestellt; die Drähte wurden mit in Harz getränktem Baumwollengarn isolirt und in eichene mit Rinnen versehene Latten eingesenkt.

Diese Drähte wurden drei oder vier Jahre später wieder aufgenommen; Proben derselben gelangten durch den Vortragenden als »fossile Telegraphen« zur Vorzeigung. Im Jahre 1840 wurde die erste auf Stangen ruhende oberirdische Telegraphenleitung errichtet. Die Isolirung geschah durch Gänsekiele, welche an den Stützpunkten über den Draht geschoben waren. Den anfangs verwendeten Kupferdraht ersetzte man bald durch mit Holzkohle hergestellten Eisendraht, der aber auch, seiner Kostspieligkeit halber, wieder aufgegeben wurde. Gegenwärtig verwendet man gewöhnlichen Eisendraht von einem Widerstand von 11 Ohms die Meile, während der früher gebräuchliche 15 und anfangs gar 20 Ohms Widerstand auf die Meile besaß. Die allgemein gebrauchten Drähte sind die von der Nummer 4,8 und 11 der Birminghamer Drahtlehre, deren Durchmesser 6,04 beziehentlich 4,29 und 3,05 Millimeter beträgt.

Um den Eisendraht innerhalb der Städte vor allzuschnellem Verrosten zu schützen, wurde derselbe mit gut getheertem Hanf umwickelt; bei Kupferdraht bewährte sich dies Verfahren nicht, indem die Schutzhülle schon nach drei Jahren vielfach zerriß und abfaserte, jedenfalls in Folge der immer wachsenden Verlängerung des Kupferdrahtes.

Von Isolatoren sind verschiedene Arten in Gebrauch gewesen; die gegenwärtig fast allgemein üblichen sind: der Varley'sche Isolator von braunem Steingut und der Cordeaux'sche Schraubenisolator. Der jährliche Abgang von Isolatoren beläuft sich auf 86 000 Stück.

Eine gute Isolation ist des feuchten Klimas wegen in England sehr schwer zu erlangen; besonders in der Nähe der Küste ist der Stromverlust durch die Nebenschließungen sehr groß; oft beträgt der Isolationswiderstand der Leitungen weniger als 20 000 Ohms die Meile.

Die Zahl der Stangen schwankt zwischen 22 und 30 Stück auf die Meile, je nach den örtlichen Verhältnissen und der Bedeutung der Linie. Als Mittel gegen die Fäulniß hat sich am besten die Tränkung der Stangen mit kreosothaltigem Theeröl bewährt; in der Linie nach Portsmouth (einer der ältesten) stehen noch jetzt einige auf diese Weise zubereitete Stangen, welche bei Errichtung der Linie gesetzt worden sind. Am meisten verwendet wird die norwegische Kiefer. Eiserne Stangen werden in Folge ihres hohen Preises nur ausnahmsweise gebraucht. Jede Stange wird mit

Digitized by Google

einer Erdleitung versehen, und jede Stütze wird mit letzterer leitend verbunden, um die bei feuchtem Wetter unvermeidlichen Stromübertragungen von einer Leitung auf die andere unschädlich zu machen.

Die in Städten verlegten unterirdischen Kabel sind aus Guttapercha hergestellt, der Kupferdraht derselben wiegt 39 Pfund, die Guttaperchahülle 46 Pfund auf eine Drahtlänge von einer Meile. Diese Kabel liegen bereits länger als 20 Jahre und sind noch im Gebrauch.

Gegenwärtig besteht das englische Telegraphennetz aus

11 055 Meilen Landlinie mit 38 821 Meilen Leitung,
12 952 Meilen Linie an Eisenbahnen mit 58 427 Meilen Draht,
432 » » » Kanälen mit 4 123 Meilen Draht,
446 » unterirdische Linie mit 9 024 Meilen Leitung,
zusammen 24 885 Meilen Linie und
110 095 » Leitung.

Die Gesammtlänge der Kabel, welche der Staatstelegraphie gehören, beträgt 3 809 Meilen. Die Kosten der Herstellung unterirdischer Linien stellen sich drei- bis viermal höher, als für oberirdische Linien.

Die Herstellung einer Eisenbahn von Algerien nach dem Sudan scheint nunmehr ernstlich geplant zu werden. Von dem französischen Minister der öffentlichen Arbeiten ist unterm 12. Juli eine Denkschrift an den Präsidenten der Republik gerichtet worden, welche die Möglichkeit der Ausführung einer solchen Eisenbahn eingehend erörtert und auf die erheblichen Vortheile hinweist, welche diese Eisenbahnverbindung für den Welthandel und damit an erster Stelle für Algerien und Frankreich haben würde. Wie aus der Denkschrift hervorgeht, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten eine Kommission zur Berathung dieses Planes auf Grund des zum Theil durch Forschungsreisen an Ort und Stelle gesammelten Materials niedergesetzt.

Unter Einreichung des für die Ausführung des Planes eintretenden Gutachtens der Kommission beruft sich der Minister darauf, daß in beiden Kammern das Projekt zur Sprache gekommen und durchaus günstig aufgenommen worden sei, und schlägt dann dem Präsidenten der Republik die Ernennung einer großen, aus 40 ausgezeichneten Persönlichkeiten (worunter Lesseps, Duveyrier, La Roncière le Noury) bestehenden Kommission vor, welche die Studien über die Ausführung der genannten Projekte weiter betreiben und Vorschläge machen soll. Ein Dekret des Präsidenten der Republik vom 13. Juli genehmigt den Antrag des Bauenministers und ernennt die betreffende große Kommission.

Digitized by Google

III. Zeitschriften-Uebersicht.

1) **L'Union postale.** Journal publié par le bureau international de l'Union générale des postes. Berne, 1er Août 1879. No. 8.

Die Entwickelung des italienischen Postwesens. — Eine württembergische Post- und Metzger-Ordnung vom Jahre 1622. — Postalische Bücherkunde. — Mittheilungen.

2) **Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten. Nr. 33. Berlin, 15. August 1879.

Die Herstellung von Postverbindungen durch Vermittelung des Landbriefträger-Personals. — Der Postvermerk auf den Postanweisungen. — Verkehrsnachrichten. — Personalnachrichten. — Betriebswesen. — Zwei Entscheidungen des Disziplinarhofes. — Kleine Mittheilungen. — Korrespondenzen. — Ausland. — Vermischtes. — Redaktionsschalter. — Feuilleton.

3) **Das Ausland.** Uebersicht der neuesten Forschungen auf dem Gebiete der Natur-, Erd- und Völkerkunde. Von Fr. v. Hellwald. Nr. 32. Stuttgart, 11. August 1879.

Ein Reisebrief von Gran Canaria. Von Gust. Pauli. — Die Forschungen am Cunene. — Durch den Archipel nach den Jonischen Inseln. — A. v. Middendorff über den Vulkanismus in Centralasien. — Der Bergbau in Australien. — Der Samum in der Sahara. — Die Salz-Bluffs am Virgin River (Nordamerikas). — Vom Büchertisch. — Das Ersäufen der Kinder in China.

4) **Proceedings of the Royal geographical Society and Monthly Record of Geography.** No. 7. July 1879.

Native routes in East-Africa, from Dar-Es-Salaam towards Lake Nyassa. By Keith Johnston. — Geographical evolution. By Prof. Arch. Geikie. — Explorations in Western Tibet, by the Trans-Himalayan parties of the Indian trigonometrical survey. — Geographical notes. — Obituary. — Correspondence. — The anniversary meeting. Report of the evening meetings. — Proceedings of foreign societies. — New books. New maps.

5) **Telegraphisches in verschiedenen Zeitschriften.**

Scientific American. No. 3. July 19.

The Telephone as a lightning indicator. — Plowing by Electricity.

No. 5. August 1879.

An electrical railway.

Herausgegeben im Auftrage der Kaiserlichen Post- und Telegraphenverwaltung.

Gedruckt Berlin in der Reichsdruckerei.

Digitized by Google

Archiv für Post und Telegraphie.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

№ 16. Berlin, August. 1879.

Inhalt: I. Aktenstücke und Aufsätze: 60. Das Haupt-Telegraphenamt in Berlin. — 61. Das schwedische Postwesen im Jahre 1877. — 62. Die oberharzerische Post im Winter. — 63. Der Straßenbau und seine Beziehungen zur Verkehrsgeschichte der Nordseemarschen. — 64. Die Nordenskjöld'sche Polar-Expedition.

II. Kleine Mittheilungen: Das Postgrundstück in Wetzlar. — Sir William Fothergill Cooke †. — Philadelphia und Chicago. — Schnellste Reise über das Atlantische Meer. — Behandlung der Pferde.

III. Zeitschriften-Uebersicht.

I. Aktenstücke und Aufsätze.

60. Das Haupt-Telegraphenamt in Berlin.

Einer Beschreibung der im November v. J. fertiggestellten neuen Räume und sonstigen Einrichtungen des Haupt-Telegraphenamtes in Berlin in Nr. 24 d. Bl. von 1878 war eine Darstellung des Betriebes und seiner Uebelstände in den alten auf drei Stockwerke vertheilten, beschränkten Diensträumen des genannten Amtes in Nr. 18 d. Bl. von 1876 vorausgegangen. Ein Ueberblick über die nunmehr in den neuen zweckentsprechenderen Räumen erst möglich gewordene vortheilhafte Eintheilung aller Dienststellen dürfte daher um so erwünschter sein, als hierdurch das zu Aufrechthaltung größter Pünktlichkeit nöthige Ineinandergreifen der verschiedenen Dienststellen entsprechend veranschaulicht werden soll. Gilt doch der große schöne Betriebssaal des Haupt-Telegraphenamtes in neuerer Zeit nicht nur für jeden in Berlin wohnenden, sondern auch für jeden von auswärts besuchsweise hierher kommenden Fachmann, ja sogar für manchen Privatmann, welcher den Fortschritten der Neuzeit huldigt, bereits als Sehenswürdigkeit, zu deren Besuch jetzt oft die Erlaubniß erbeten wird. Ist auch die Anzahl der Dienststellen und der Beamten bei dem Haupt-Telegraphenamte unter umsichtiger Leitung nur auf die unbedingt nöthigste beschränkt, so erreicht diese Zahl doch einen Umfang, worüber nicht selten gestaunt wird.

Digitized by Google

Nachstehende Uebersicht zeigt mit einigen beigefügten statistischen Bemerkungen die zur Zeit bestehenden einzelnen Dienststellen und deren Zweck, sowie die Zahl der Beamten bei jeder derselben.

Dienststellen, statistische Bemerkungen, allgemeine Angabe der Beschäftigung der Beamten.	Der Beamten Stellung und Anzahl. (Dienstzeit nach besonderen Plänen.)					
	Kassirer.	Ober-Telegraphen-Sekretäre.	Telegraphen-Sekretäre.	Ober-Telegr.-Assistenten, Telegr.-Assistenten und nichtangestellte Beamte.	Telegraphen-Gehülfinnen.	Unterbeamte und Hülfsboten.
A. Vorsteher: ein Kaiserlicher Postrath.						
B. Betriebsdienst.						
I. Telegramm-Annahme. (Tag und Nacht. Monatlich im Durchschnitt 25 000 Telegramme anzunehmen, dabei Zeitungstelegramme mit mehreren Tausend Worten.)						
1. Aufsicht: Geldablieferungen an die Hauptkasse des Amtes täglich mehrmals; Führen von Hauptbüchern, Statistiken über aufgegebene Telegramme; Entwerfen von Berichten bezüglich des Annahmedienstes; Mitbeaufsichtigen der Stadtrohrpost und Telegramm-Ausgabe	—	1	—	—	—	—
2. Annahmedienst an den Schaltern: Annahme von Telegrammen, Rohrpostsendungen, Geldeinzahlungen, Ausfertigen von telegraphischen Postanweisungen, Verkauf von Post- und Telegramm-Werthzeichen; Nachprüfen aller Einnahmebücher und aufgegebenen Telegramme; Wortzählung der Zeitungstelegramme u. s. w.	—	—	—	8	—	—
3. Unterbeamtendienst: Uebermittelung der aufgegebenen Telegramm- und Rohrpostsendungen während Tagesdienst zu dem Hausrohrpost-Apparat, während Nachtdienst in den Apparatensaal	—	—	—	—	—	5
4. Führen der Forderungs- und Zahlungs-Kontos über die mit 8 Eisenbahnämtern gewechselten Telegramme, monatlich mehrmaliges Vergleichen der hiesigen Kontos mit denen der Bahnämter; außerdem Aufstellen von Statistiken, besonders über Zeitungsverkehr; Rücksenden der Tags vorher mit Rohrpost hierhergekommenen Urschriftstelegramme						
Seite.....	—	1	—	8	—	5

Digitized by Google

Dienststellen, statistische Bemerkungen, allgemeine Angabe der Beschäftigung der Beamten.	Der Beamten Stellung und Anzahl. (Dienstzeit nach besonderen Plänen.)					
	Kassirer.	Ober-Telegraphen-Sekretäre	Telegraphen-Sekretäre.	Ober-Telegr.-Assistenten, Telegr.-Assistenten und nichtangestellte Beamte.	Telegraphen-Gehülfinnen.	Unterbeamte und Hülfsboten.
Uebertrag.....	—	1	—	8	—	5
an die betreffenden Aufgabeämter; Fertigen anderer schriftlichen Arbeiten.....	—	—	—	3	—	—
II. Telegramm-Beförderungsdienst. (Tag und Nacht. Monatlich ungefähr 500 000 Telegramme zu verarbeiten, dabei Zeitungstelegramme in für gewisse Stunden gemietheten z. Zt. 13 Leitungen: an gewöhnlichen Tagen durchschnittlich 50 Telegramme mit zusammen 12 000 Worten, an Tagen mit Reichstags- oder Landtags-Sitzungen durchschnittlich 75 Telegramme mit 27 000 Worten täglich.)						
1. a. Oberaufsicht: Ueberwachen der richtigen Ausführung des ganzen Betriebsdienstes und aller besonderen Anordnungen; Führen von Nachweisungen über Betriebsverhältnisse, besonders Zeitungsverkehr; Abfassen aller betreffenden Amtstelegramme; entsprechendes Behandeln von Störungs- und anderen Mittheilungen an die diesseitigen Behörden; Sorge für Wiederherstellung gestörter Leitungen; tägliches Aufstellen des Störungsrapportes; Verbinden der Sternwarte in vorgeschriebener Weise; theoretische Ausbildung von Postbeamten bei der Kaiserlichen Ober-Postdirection, spezielle Aufsicht über den Betrieb der europäisch-indischen Linie, Aufsicht über die gesammten Ausstattungsgegenstände, Apparate, Batterieen und das Telegramm-Material. Während des Nachtdienstes auch Oberaufsicht über die während des Tages von besonderen Aufsichtsbeamten geleiteten Dienststellen des Amtes und Entscheidung aller sofort zu erledigenden Fragen	—	6	—	—	—	—
b. Assistenz der Oberaufsicht, besonders für Leitungsuntersuchungen und Messungen bei Störungen						
Seite.....	—	7	—	11	—	5

Digitized by Google

Dienststellen, statistische Bemerkungen, allgemeine Angabe der Beschäftigung der Beamten.	Der Beamten Stellung und Anzahl. (Dienstzeit nach besonderen Plänen.)					
	Kassirer.	Ober-Telegraphen-Sekretäre.	Telegraphen-Sekretäre.	Ober-Telegr.-Assistenten, Telegr.-Assistenten und nichtangestellte Beamte.	Telegraphen-Schülerinnen.	Unterbeamte und Gehülfen.
Uebertrag.....	—	7	—	11	—	5
und in allen sonstigen Fällen; Veranlassen alles Erforderlichen hierzu	—	—	2	—	—	—
c. Aufstellen und fortwährendes Abändern aller Dienstpläne für durchschnittlich 430 Beamte ꝛc., Führen der betreffenden Listen; spezielle Aufsicht über alle Haus- und Zimmerleitungen, besonders bei den öfters nöthigen Aenderungen derselben .	—	—	1	—	—	—
d. Beaufsichtigen der Arbeit in den zur Zeit eingeschalteten 18 unterirdischen Leitungen, Entwerfen aller hierauf bezüglichen Meldungen ꝛc..	—	—	2	—	—	—
e. Untersuchen und Erledigen aller auf Telegrammbeförderung bezüglichen, sofort aufzuklärenden Fragen und Fehler bei monatlich ungefähr 1500 Telegrammen und Abfassen von monatlich ungefähr 400 Amtstelegrammen nur in solchen Angelegenheiten	—	—	—	2	—	—
2. Abtheilungsaufsicht:						
a. für Hughesabtheilung (Fortwährende Beaufsichtigung des Betriebs in den betreffenden Abtheilungen, Voruntersuchen und Feststellen der Lage etwaiger Fehler in Leitungen. Persönliche Uebernahme und Weitergabe von Dienst-, Staats-, Postanweisungs- und anderen besonderen Telegrammen an die andere betreffende Dienststelle,)	—	—	4	—	—	—
b. » Morseabtheilung I.	—	—	2	—	—	—
c. » Morseabtheilung II.	—	—	2	—	—	—
d. » alle Abtheilungen gemeinschaftlich	—	—	3	—	—	—
e. » Instradiren: Bezeichnen der hier aufgegebenen und im Durchgang aufgenommenen weiterzutelegraphirenden Telegramme mit der Leitungsnummer des betreffenden Abnahmeamtes	—	—	6	—	—	—
3. Apparatdienst:						
a. in der allgemeinen Abtheilung: Bedienen von						
Seite.....	—	7	22	13	—	5

Digitized by Google

Dienststellen, statistische Bemerkungen, allgemeine Angabe der Beschäftigung der Beamten.	Der Beamten Stellung und Anzahl. (Dienstzeit nach besonderen Plänen.)					
	Kassirer.	Ober-Telegraphen-Sekretäre.	Telegraphen-Sekretäre.	Ober-Telegr.-Assistenten, Telegraphisten und nichtangestellte Beamte.	Telegraphen-Gehülfinnen.	Unterbeamte und Hülfsboten.
Uebertrag	—	7	22	13	—	5
36 Hughes- und 167 Morseapparaten (wobei einige mit besonderer Einrichtung), Beaufsichtigen mehrerer Uebertragungssysteme (Telegraphen-Gehülfinnen nur Tagesdienst).....	—	—	—	233	58	—
b. an der europäisch-indischen Linie: An 4 Apparaten monatlich ungefähr 650 Telegramme hier abzunehmen und abzugeben und 4000 Telegramme zu übertragen. Außerdem eine Anzahl von besonderen Listen, Tagebüchern und Nachweisungen zu führen.....	—	—	—	5	—	—
4. Kontroldienst für abtelegraphirte Telegramme:						
a. alle Telegramme auf wirkliche und richtige Beförderung prüfen und abstreichen	—	—	—	4	—	—
b. Durchgangstelegramme nach den betreffenden Leitungen c. Ursprungstelegramme nach laufenden Nummern und Abgangsstellen } prüfen und ordnen	—	—	—	5	—	—
5. Angekommene Telegramme zur Bestellung in Berlin je nach Lage ihrer Adressen mit dem richtigen der 27 Hauptbestellämter in Berlin zu bezeichnen und demnach entweder an den betreffenden Apparat für die Stadttelegraphie im Saal, oder zur Stadtrohrpost, oder zur Telegramm-Ausgabe zu senden ...	—	—	—	4	—	—
6. Hausrohrpostdienst im Apparatensaal an 2 Rohrpostapparaten bei Beförderung der Telegramme vom Saal nach der Telegramm-Ausgabe und Stadtrohrpost und Empfangnahme der Telegramme von diesen Stellen und der Annahme	—	—	—	2	—	2
7. Botendienst im Apparatensaal bei Uebermittelung der abzutelegraphirenden, instradirten Telegramme an die betreffenden einzelnen Apparate und der an diesen angekommenen, sowie abtelegraphirten Telegramme zu den betreffenden Dienststellen	—	—	—	—	—	18
Seite.....	—	7	22	266	58	25

Digitized by Google

Dienststellen, statistische Bemerkungen, allgemeine Angabe der Beschäftigung der Beamten.	Der Beamten Stellung und Anzahl. (Dienstzeit nach besonderen Plänen.)					
	Kassirer.	Ober-Telegraphen-Sekretäre.	Telegraphen-Sekretäre.	Ober-Telegr.-Assistenten, Telegr.-Assistenten und nichtangestellte Beamte.	Telegraphen-Gehülfinnen.	Unterbeamte und Hülfsboten.
Uebertrag.....	—	7	22	266	58	25
8. Transportiren der abgeschlossenen, monatlich ungefähr 3500 Papierrollen und 450 Apparattagebücher nach den betreffenden Bodenräumen des Amtes bz. der Kaiserlichen Ober-Postdirection und Verwalten dieses Telegramm-Materials, Heraussuchen der zu Nachforschungen verlangten Theile ꝛc.	—	—	—	—	—	1
III. Stadtrohrpost. (Dienstzeit täglich von 7/8 V. bis 9 Uhr N. Monatlich im Durchschnitt 150 000 Rohrpostsendungen — davon 120 000 Telegramme und 30 000 Rohrpostbriefe und Karten — in täglich ungefähr 260 Zügen von und nach den z. Zt. 23 Rohrpostämtern in Berlin, einschließlich der durchschnittlich 30 Extrazüge von und nach der Börse.)						
1. Aufsicht, Verwalten des im Rohrpostdienst zu benutzenden Materials, Ausbilden von Beamten und Unterbeamten im Rohrpostdienst, Entwerfen aller diesen Dienst betreffenden schriftlichen Arbeiten...	—	—	2	—	—	—
2. Führen von Kontrollisten für die Sendungen in jedem Zuge, Aufzeichnen der Eingangszeit und Nummer auf eingegangene Telegramme, Heraussuchen dringender und Staatstelegramme und Eintragen derselben in den Begleitzettel.....	—	—	—	2	—	—
3. Instradiren der hier aufgegebenen Rohrpostsendungen, Führen der 2 Zugmerklisten, Prüfen der Zugzettel.....	—	—	—	2	—	—
4. Bedienen des Apparats für den Südkreis mit 14 Aemtern, Herausnehmen der Sendungen aus den Büchsen, Einlegen neuer dergl.....	—	—	—	2	—	—
5. desgl. für den Nordkreis mit 9 Aemtern. Hierbei außerdem noch Führen einer besonderen Kontrolliste über die in täglich durchschnittlich 15 Extrazügen nach der Börse gehenden Stadt- und Durchgangstelegramme.....	—	—	—	2	—	—
Seite.....	—	7	24	274	58	26

Digitized by Google

Dienststellen, statistische Bemerkungen, allgemeine Angabe der Beschäftigung der Beamten.	Der Beamten Stellung und Anzahl. (Dienstzeit nach besonderen Plänen.)					
	Kassirer.	Ober-Telegraphen-Sekretäre.	Telegraphen-Sekretäre.	Ober-Telegr.-Assistenten, Telegr.-Assistenten und nichtangestellte Beamte.	Telegraphen-Gehülfinnen.	Unterbeamte und Hülfsleiter.
Uebertrag.....	—	7	24	274	58	26
6. Bedienen des Apparats für die Hausrohrpost: Absenden der bei diesseitiger Telegramm-Annahme aufgegebenen Telegramme nach dem Apparatensaal und Empfangen der für die Stadtrohrpost bestimmten Telegramme aus demselben	—	—	—	—	—	2
7. Unterbeamtendienst zu Unterstützung der Beamten bei Einlegen und Herausnehmen der Büchsen und bei Handhabung der Apparate, tägliches Reinigen und Putzen der Apparate, Umsetzen der Stempel ꝛc.	—	—	—	—	—	4
IV. Telegramm-Ausgabe. (Tag und Nacht. Monatlich im Durchschnitt 25 000 Telegramme und Rohrpostsendungen zu bestellen.)						
1. Aufsicht, Führen der Korrespondenz mit dem Publikum und Untersuchung der Beschwerden bezüglich der Telegramm-Bestellung, Vereinbaren abgekürzter Adressen, Vermitteln aller Personalangelegenheiten der Unterbeamten, Entwerfen der Berichte im Schriftwechsel mit der Kaiserlichen Ober-Postdirection bezüglich der Hülfsboten.....	—	—	1	—	—	—
2. Ermittelung des Sachverhalts bei unbestellbaren Telegrammen und Ablassen der betreffenden Amtstelegramme, Besorgen der nachzutelegraphirenden Telegramme und Einziehen der Gebühren dafür, Eintragen der zu prüfenden Antworttelegramme und Rücksendung derselben, Eintragen und Ablassen von Empfangsanzeigen ꝛc.	—	—	—	2	—	—
3. Telegramm-Abfertigung: Verschließen und Abfertigen der zu bestellenden Telegramme, Kontrole über die Boten, Ordnen aller Telegramme nach Leitungs- und Beilagennummern, Trennen der Telegramme in europäische und außereuropäische, Zählen und Ordnen der Telegramme, Fertigen und Bezeichnen der verschiedenen Bunde	—	—	—	17	—	—
Seite.....	—	7	25	293	58	32

Digitized by Google

Dienststellen, statistische Bemerkungen, allgemeine Angabe der Beschäftigung der Beamten.	Der Beamten Stellung und Anzahl. (Dienstzeit nach besonderen Plänen.)					
	Kassirer.	Ober-Telegraphen-Sekretäre.	Telegraphen-Sekretäre.	Ober-Telegr.-Assistenten, Telegr.-Assistenten und nichtangestellte Beamte.	Telegraphen-Gehülfinnen.	Unterbeamte und Gehülfen.
Uebertrag.....	—	7	25	293	58	32
4. Telegramm-Bestellung während des Tagesdienstes nur im Bestellbezirk des diesseitigen Amtes, während der Nachtdienstzeit in der ganzen Stadt.....	—	—	—	—	—	55
5. Hausrohrpostdienst in der Telegramm-Ausgabe bei Empfangnahme der vom Apparatensaal ankommenden hier zu bestellenden Telegramme.....	—	—	—	—	—	2
6. Schalterdienst: Verkehr mit dem Publikum, Entgegennahme und Erledigen aller Beschwerden bezüglich hier bestellter Telegramme, Abrechnung über hinterlegte Botengebühren, Kontrole über rechtzeitigen Eingang bezahlter Empfangsanzeigen ꝛc.	—	—	—	2	—	—
7. Auszahlen an Eil- und Hülfsboten für Botengänge und Mitbringen von Telegrammen, Führen der Nachweisungen hierüber, sowie über Abzüge zur Kleiderkasse ꝛc., tägliches Abrechnen mit der Hauptkasse des Amtes.....	—	—	—	2	—	—
8. Prüfen und Ordnen aller Ortstelegramme und Empfangsbescheinigungen, Nachrangiren sämmtlicher Telegramme, Aufstellen der Statistik über Durchgangs- und Ortstelegramme, Abliefern des Telegramm-Materials an die Kaiserliche Ober-Postdirection zu den vorgeschriebenen Terminen.....	—	—	—	1	—	—
9. Aufstellen der monatlichen und täglichen Dienstpläne für die Boten, Eintragen der angezeigten Wohnungsveränderungen, Geschäftseröffnungen, Führen des Firmenbuches nach dem täglich erscheinenden Central-Handelsregister, Aufstellen der Quittungen und des Verzeichnisses über die Kosten für die zu Vertretung erkrankter und abkommandirter Boten herangezogenen Hülfsboten, Aushülfe bei anderen schriftlichen Arbeiten.....	—	—	—	1	—	—
V. Instandhalten der Hausleitungen, Apparate und Batterieen. (Tagesdienst. —						
Seite.....	—	7	25	299	58	89

Digitized by Google

Dienststellen, statistische Bemerkungen, allgemeine Angabe der Beschäftigung der Beamten.	Der Beamten Stellung und Anzahl. (Dienstzeit nach besonderen Plänen.)					
	Kassirer.	Ober-Telegraphen-Sekretäre.	Telegraphen-Sekretäre.	Ober-Telegr.-Assistenten, Telegr.-Assistenten und nichtangestellte Beamte.	Telegraphen-Gehülfinnen.	Unterbeamte und Hülfsboten.
Uebertrag.....	—	7	25	299	58	89
265 Leitungen hier eingeführt. In Stand zu halten: 36 Hughes-, 260 Morse-Apparate, ungefähr 6000 Meidinger-Elemente.)						
1. Hausleitungsrevisor: Verwalten sämmtlicher Apparat- und Batteriematerialien, Führen der betr. Nachweisungen, Fertigen eines Theils der auf diese Angelegenheiten bezüglichen schriftlichen Arbeiten, Beaufsichtigen der die Apparate und Batterieen instandhaltenden Unterbeamten und Arbeiter und Aufstellen der Lohnlisten für dieselben; Mitwirken bei allen Veränderungen in den Haus- und Zimmerleitungen, Auswechseln von Apparaten ꝛc.	—	—	—	1	—	—
2. Instandhalten der 36 Hughes-Apparate und Ausführen aller täglich vorkommenden kleinen Reparaturen an denselben	—	—	—	.	—	—
3. desgl. an den 171 Morse-Apparaten des diesseitigen Amtes und an den 89 Morse-Apparaten, welche bei 52 Postämtern und anderen Stellen in der Stadt aufgestellt sind. Tägliches Reinigen und Putzen aller Hughes- und Morse-Apparate des diesseitigen Amtes; Beihülfe bei allen Leitungs- und Apparatveränderungen im hiesigen Amte ...	—	—	—	—	—	5
4. Instandhalten von gegen 6000 Meidinger-Elementen, von denen 5000 bei diesseitigem Amte und 1000 bei mehreren anderen Behörden aufgestellt sind	—	—	—	—	—	2
C. Kassenverwaltung.						
(Dienstzeit täglich von 8 Uhr V. bis 3 Uhr N. Monatlich im Durchschnitt 200 000 Mark Umsatz in baar und Werthzeichen.)						
1. Kassirer: Führen der Hauptkasse und der Kassenbücher, Verwalten der Telegramm- und Postwerthzeichen, tägliches Abrechnen mit verschiedenen Dienst-						
Seite.....	—	7	25	301	58	96

Digitized by Google

Dienststellen, statistische Bemerkungen, allgemeine Angabe der Beschäftigung der Beamten.	Der Beamten Stellung und Anzahl. (Dienstzeit nach besonderen Plänen.)					
	Kassier.	Ober-Telegraphen-Sekretär.	Telegraphen-Sekretäre.	Ober-Telegr.-Assistenten, Telegr.-Assistenten und nichtangestellte Beamte.	Telegraphen-Gehülfinnen.	Unterbeamte und Hülfsboten.
Uebertrag.....	—	7	25	301	58	96
stellen des Amtes, Expediren aller auf Kassensachen bezüglichen Schriftstücke, Führen eines Buches mit allen betr. Eintragungen für z. Zt. 360 Mitglieder des Postsparvereins ꝛc.	1	—	—	—	—	—
2. Führen von Kontrollisten über gestundete Telegramm-Gebühren, über Gehälter ꝛc. der Beamten und Unterbeamten und über alle an die General-Postkasse abzuführenden Abzüge zu den verschiedenen Kassen, Lebensversicherungen ꝛc., ferner über alle Vertretungen erkrankter, beurlaubter und abkommandirter Beamten und Unterbeamten, Aufstellen der betr. Forderungsnachweise mit Beweisstücken, Aufstellen vieler anderer Nachweise, Quittungen ꝛc., Mitrevision und sonstige Beihülfe bei täglicher Ablieferung von Ueberschüssen, sowie bei Empfang von Kreditvorschüssen und Werthzeichen ꝛc.....	—	—	—	2	—	—
3. Unterbeamtendienst: Transport der Gelder von und nach der General-Postkasse bz. dem betr. Postamte, Auszahlung von Rechnungsbeträgen, Herbeischaffen und Einrollen kleiner Münzsorten zu Zahlungen an die Hülfsboten, Hülfe bei Verpacken, Siegeln und Wiegen abzusendender Gelder ꝛc.	—	—	—	—	—	1
D. Büreaudienst.						
I. 1. Amtsbüreau. (Tagesdienst.) Bearbeiten der meisten technischen und Betriebssachen nach Angabe des Amtsvorstehers, Bearbeiten aller persönlichen Angelegenheiten der ungefähr 500 Beamten und Unterbeamten, Aufnehmen aller betr. Verhandlungen .	—	—	1	1	—	—
2. Registratur. (Tagesdienst.) Führen des Amtsschriftenbuches — jährlich im Durchschnitt 18 000 Eintragungen — und aller Registraturgeschäfte, sowie der Stellenliste und aller Listen über persönliche Verhältnisse der Beamten ꝛc.	—	—	—	2	—	—
Seite.....	1	7	26	306	58	97

Digitized by Google

Dienststellen, statistische Bemerkungen, allgemeine Angabe der Beschäftigung der Beamten.	Der Beamten Stellung und Anzahl. (Dienstzeit nach besonderen Plänen.)					
	Kassirer.	Ober-Telegraphen-Sekretäre.	Telegraphen-Sekretäre.	Ober-Telegr.-Assistenten, Telegr.-Assistenten und nichtangestellte Beamte.	Telegraphen-Gehülfinnen.	Unterbeamte und Hülfsleute.
Uebertrag.....	1	7	26	306	58	97
3. Kanzlei. (Tagesdienst.) Fertigen aller Reinschriften und anderer Kanzleiarbeiten. Nachtragen und Berichtigen der 18 Telegramm-Leitungsverzeichnisse, der 38 Tarife für Inland und Ausland, der Karten und alles anderen Telegramm-Leitungsmaterials	—	—	—	5	—	—
4. Unterbeamtendienst: Heften der Akten, Fertigen aller auch für den Betriebsdienst monatlich neuanzulegenden Hefte; Beförderung aller betr. Schriftstücke nach und von den verschiedenen Dienststellen des Amtes und Ausführen aller sonstigen dienstlichen Aufträge	—	—	—	—	—	2
II. Revisionsbüreau. (Tagesdienst. Jährlich ungefähr 2000 Untersuchungen mit vielen Verhören.) Bearbeiten aller Reklamationen und aller Angelegenheiten, welche Verstöße gegen die Telegraphenordnung und die anderen Bestimmungen der allgemeinen Dienstanweisung betreffen	—	1	—	1	—	—
III. Abrechnungsbüreau für abrechnungspflichtige, monatlich im Durchschnitt 90 000 Telegramme von und nach dem Ausland. (Dienstzeit Tag und Nacht.)						
1. Aufsicht. Bearbeiten aller auf die Abrechnung bezüglichen Schriftstücke; Durchsehen sämmtlicher Telegramme; Aufnehmen von Verhandlungen; Erledigen aller betr. Angelegenheiten	—	—	1	—	—	—
2. Führen der betr. Nachweisungen und Nachprüfen aller Durchgangstelegramme.....	—	—	—	11	—	—
IV. Ausbilden von Beamten für den Telegraphendienst. (Dienstzeit täglich von 7/8 bis 12 V. und 4 bis 7 Uhr N.) Ertheilen von theoretischem und praktischem Unterricht an Postbeamte und Telegraphenanwärter in mehreren Abtheilungen zu verschiedenen Tageszeiten	—	1	—	1	—	—
Seite.....	1	9	27	324	58	99

Digitized by Google

Dienststellen, statistische Bemerkungen, allgemeine Angabe der Beschäftigung der Beamten.	Der Beamten Stellung und Anzahl. (Dienstzeit nach besonderen Plänen.) Kassirer.	Ober-Telegraphen-Sekretäre.	Telegraphen-Sekretäre.	Ober-Telegr.-Assistenten, Telegr.-Assistenten und mittlere technische Beamte.	Telegraphen-Gehülfinnen.	Unterbeamte und Gehülfen.
Uebertrag.....	1	9	27	324	58	99
V. Verwaltung aller Ausstattungsgegenstände und Materialien. (Tagesdienst.) Führen des Ausstattungsverzeichnisses und des Naturalkontos über Büreaubedürfnisse, Fertigen aller auf Beschaffung und Unterhaltung von Gegenständen bezüglicher schriftlicher und Rechnungsarbeiten, Führen der Listen über die in Händen von durchschnittlich 430 Beamten ꝛc. befindlichen Schlüssel zu Kleiderspinden u. s. w.	—	—	—	1	—	—
E. Allgemeine Dienststellen.						
I. Bedienen der Gaskraftmaschine und des Ventilators für die Hausrohrpost. (Tagesdienst)	—	—	—	—	—	1
II. Hausdienerdienst in allen Räumen des Amtes, hierbei auch Reguliren der Ventilation im Apparatensaal. (Tagesdienst)	—	—	—	—	—	2
III. Portierdienst am Ein- und Ausgang in der Jägerstraße. (Tag und Nacht)	—	—	—	—	—	2
Zusammen.....	1	9	27	325	58	104

61. Das schwedische Postwesen im Jahre 1877.

Die schwedische Postverwaltung hat ihren Geschäftsbericht für das Jahr 1877 vor Kurzem veröffentlicht. Einige Mittheilungen aus dieser ausführlichen Darstellung des Postbetriebes dürften um so willkommener sein, als nähere Nachrichten über Schwedens Postwesen sich nur spärlich verbreitet finden. Aus dem vorliegenden Jahresbericht ist namentlich die Thatsache gebührend hervorzuheben, daß die schwedische Postverwaltung eifrigst bestrebt ist, das Postwesen immer mehr den Anforderungen der Neuzeit entsprechend auszugestalten. So ist mit dem 1. Januar 1878 in einem großen Theile des Reichs eine vortreffliche Einrichtung ins Leben getreten, nämlich die Landbriefbestellung, deren Durchführung bei einem Flächenraum des Landes von 444 814 qkm mit der sehr dünnen Bevölkerung von nur 4 429 713 Einwohnern der Postverwaltung allerdings bedeutende Schwierigkeiten und Geldopfer verursachen dürfte. Auf Veranlassung der schwedischen Postver-

Digitized by Google

waltung schlug nämlich der König dem Reichstage vor, daß bei Einführung der Landbriefbestellung für die durch die Landbriefträger zu befördernden Briefe dieselben Gebühren erhoben und zur Postkasse berechnet würden, wie sie für die zwischen Postorten gewechselten Briefe gelten. Nachdem der Reichstag diesen Vorschlag genehmigt und gleichzeitig die Ausdehnung der Maßregel auf die Bestellung der Einschreibbriefe anheimgestellt hatte, wurde die Postverwaltung mit der Ausführung beauftragt. Auf Grund dieser Ermächtigung traf dieselbe die nöthigen Vorbereitungen zur Einführung der Landbriefbestellung und erließ unterm 24. Dezember 1877 eine besondere Dienstanweisung für Landbriefträger.

Wir lassen nun die einzelnen Abschnitte des Berichts folgen.

I. Postkurse und Postanstalten.

Was zunächst die Postkurse anlangt, so verringerte sich die Länge derselben um 83,0 (schwed.) Meilen, indem Postkurse in einer Länge von 136,3 Meilen eingezogen, dagegen nur in einer Ausdehnung von 53,3 Meilen neu eingerichtet wurden. Die Zahl der zurückgelegten Meilen belief sich bei den Personenposten auf 96 678, bei den gewöhnlichen Posten auf 507 311, bei den Boten- oder Reitposten auf 81 651, zusammen auf 685 640 Meilen.

Die Länge der zur Postbeförderung benutzten Eisenbahnstrecken stieg auf 434 Meilen, d. i. gegen das Vorjahr eine Vermehrung um 53,9 Meilen.

Die Zahl der zurückgelegten Meilen betrug bei den Eisenbahnposten

mit vollständigem Postcoupé	404 381	Meilen,
» Schaffnercoupé	92 978	»
» Benutzung von Fächern, Briefkasten ꝛc.	211 014	»
zur Beförderung von Briefsendungen zusammen	708 373	Meilen.

Die Seepostverbindungen hatten im verflossenen Jahre im Wesentlichen dieselbe Ausdehnung, wie im Vorjahr. Der Verkehr wurde unterhalten mit drei Hin- und Rückfahrten wöchentlich auf der Linie Malmö-Stralsund vom 30. April bis zum 30. September und auf der Linie Göteborg-Hull vom 17. Februar bis zum Schluß des Jahres. Die Winterpostfahrten nach Gotland wurden vom Anfang des Jahres bis zum 20. Mai und vom 4. Dezember bis zum Schluß des Jahres ausgeführt, und zwar mit wöchentlich zwei Fahrten zwischen Wisby und Oskarshamn, ausgenommen einige Male, in denen das Fahrzeug, durch Eis behindert, Oskarshamn nicht anlaufen konnte. In solchen Fällen werden Dampfschiffsverbindungen zwischen Wisby und Westerwik oder einem anderen zugänglichen Orte an Westerwik's Küste unterhalten. Die Winterpostfahrten zwischen Grislehamn und Åland wurden den 25. Mai eingestellt und den 2. November wieder aufgenommen.

Am 3. Februar (9. März) 1877 schloß die Postverwaltung mit der finnischen Postverwaltung einen Vertrag ab, nach welchem in dem Falle, wenn die Dampfschifffahrten zwischen Åland und Grislehamn des Eises wegen eingestellt werden müssen, die Post seitens der finnischen Postverwaltung durch Eisboote oder bei starkem Eise durch geeignete Fuhrwerke fortgeschafft werden soll, mit der Maßgabe, daß die schwedische Postverwaltung die Hälfte der Kosten trägt, welche indeß 100 finnische Mark für jede Hin- und Rückfahrt nicht überschreiten sollen. Im verflossenen Winter wurden die Postsendungen nach und von Finnland in 33 Fällen durch Eisboote befördert.

Digitized by Google

Die Länge der Seepostkurse betrug 1 224 Meilen. Die Beförderung der Postsachen geschieht in der Weise, daß entweder auf dem betreffenden Dampfschiff eine Postexpedition eingerichtet, oder daß der Kartenschluß in geschlossenen Beuteln oder Säcken versendet wird, oder endlich unter Benutzung von Briefkasten.

Die Zahl der im Seepostdienst zurückgelegten Meilen betrug bei der ersten Art der Beförderung 106 770, bei der zweiten 157 510, bei der zuletzt genannten 109 530, zusammen also 373 810 Meilen. Von den Postdampfschiffen wurden 200 Postanstalten berührt.

Es belief sich also insgesammt die Zahl der zurückgelegten Meilen

		1877:	1876:
auf Landwegen	auf	685 640	731 238
auf Eisenbahnen	»	708 373	606 429
auf Seewegen	»	373 810	370 296
zusammen.....	auf	1 767 823	1 707 963

Die Kosten für Unterhaltung der Postverbindungen beliefen sich auf 2 243 455 Kronen; davon entfallen auf die Eisenbahnposten 782 693 Kr. (548 207 Kr. für Beförderung des Postpersonals, 234 486 Kr. Reisegelder für das begleitende Postpersonal), auf die Landposten 1 332 152 Kr. (1 170 516 für Postfuhrvergütungen, 161 636 Postillonstagegelder), auf die Seeposten 128 610 Kr.

Was insbesondere die für die Personenposten bezahlte Vergütung betrifft, so ist zu bemerken, daß dieselbe auf den einzelnen Kursen im Jahre 1877 zwischen 97 Öre und 4 Kronen schwankte und im Durchschnitt für das ganze Reich 2 Kr. 22 Öre (1876 2,13 Kr.) für Pferd und Meile betrug.

Nachdem auf einer großen Anzahl von Kursen, auf denen vordem Personenposten bestanden, Eisenbahnverbindungen hergestellt worden waren, trat in den letzten Jahren eine große Einschränkung in der Personenbeförderung ein, was daraus erhellt, daß, während die Zahl der von Personenposten zurückgelegten Meilen 1867 ungefähr 299 600, 1872 noch 211 600 betrug, dieselbe im Jahre 1877 auf 96 700 herabsank. Der Umstand, daß die Kurse, auf denen in letzter Zeit die Postverbindungen durch Eisenbahnen ersetzt wurden, gerade die verkehrreichsten sind, hat natürlich zur Folge gehabt, daß die Zahl der von Postreisenden besetzten Plätze von Jahr zu Jahr sinkt. Es betrug nämlich 1877 die Anzahl der verkauften Fahrscheine 5171, 1876 8250, 1870 14 778, die Personengeldeinnahme 1877 42 345 Kr., 1876 52 140 und 1870 89 235 Kr. oder 28 bz. 41 und 37 pCt. der Einnahme, welche zur Kasse fließen würde, wenn sämmtliche Plätze besetzt gewesen wären.

Die Zahl der ständigen Postanstalten mit vollem Dienst betrug 195; darunter befanden sich 68 Postämter und 127 Postexpeditionen. Die Zahl der Poststationen ist dieselbe geblieben, und zwar 1686. Es wurden nämlich, hauptsächlich bei neu eröffneten Eisenbahnstationen, 66 Poststationen eingerichtet, dafür aber dieselbe Zahl von Stationen in Folge Verlegung mehrerer Botenpostkurse aufgehoben.

Im Durchschnitt entfällt bei einem Flächeninhalt von 3816 schwedischen Quadratmeilen und einer Einwohnerzahl von 4 429 713 Menschen eine Postanstalt (Postamt, Postexpedition und Poststation) auf 2,03 schwedische Quadratmeilen (= 236 qkm) und auf 2355 Einwohner.

Die Zahl der Bahnposten oder der sog. Postcoupé-Expeditionen belief sich im Anfang des Jahres auf 35; darunter waren 20 doppelte, d. h. solche, bei denen die

Digitized by Google

Auswechselung der Postsendungen in den verschiedenen Richtungen in besonderen Wagen und durch besonderes Personal besorgt wird. Fünf der vorhandenen Coupé-Expeditionen wurden im Laufe des Jahres eingezogen; dagegen 12 neue errichtet, so daß die Zahl derselben sich am Ende des Jahres auf 42 belief. Hiervon gehörten 16 dem Central-, 10 dem westlichen und 16 dem südlichen Bahnpostbezirk an.

Von den am Anfange des Jahres vorhandenen 62 Dampfschiffs-Postexpeditionen wurden 5 eingezogen, dagegen wurden 12 neue eingerichtet. Die Zahl dieser Postanstalten betrug somit Ende 1877 69.

Die Zahl der beweglichen Briefkasten, welche an den Postwagen angebracht und an den Stellen des Wagenwechsels für die Briefeinleger zugänglich sind, vermehrte sich von 199 auf 222.

Die Zahl der Postbeamten ꝛc. stieg von 3466 auf 3499. Darunter befanden sich 3 Postdirectoren, 3 Postinspectoren, 65 Postmeister, 127 Postexpediteure, 2 Vorsteher von vereinigten Post- und Telegraphenanstalten in der Hauptstadt, 36 Kontroleure, 95 Amtsschreiber, 79 Reisepostexpediteure, 410 von der Postverwaltung und 197 von den Postvorstehern bezahlte Hülfsarbeiter, 1686 Poststationsvorsteher, 47 Schaffner, 260 Briefträger, 399 Postillone, ferner 21 Personen für die Winterfahrten und 69 Vorsteher der Schiffspostexpeditionen.

II. Beförderungsdienst.

Es wurden im Jahre 1877 befördert:

	im Inlande	nach dem Auslande	vom Auslande	Summe.
Gewöhnliche Briefe, frankirt	24 225 344	1 886 011	2 621 572	28 732 927
desgl., nicht oder unvollständig frankirt	54 343	352 751	78 920	486 014
desgl., portofrei (Postsache)	335 225	6 288	5 352	346 865
Postkarten, einfache	295 453	34 828	42 640	372 921
desgl., mit bezahlter Antwort	4 082	78	—	4 160
Zeitungen (Packete), durch die Post bezogen	2 299 253	101 764	268 472	2 669 489
desgl., direct beim Verleger bestellt	451 673	64 333	—	516 006
Drucksachen	1 217 447	184 231	420 294	1 821 972
Waarenproben	72 950	10 956	162 384	246 290
Geschäftspapiere	45 956	12 272	86 190	144 418
Rückscheine	3 296	104	104	3 504
Eilsendungen	2 106	234	208	2 548
Einschreibsendungen	1 683 365	222 968	96 488	2 002 821
Werthbriefe	452 120	11 723	26 843	490 686
Postanweisungen	101 684	13 750	8 352	123 786
Postvorschußsendungen	14 144	709	10 524	25 377
Packete, gewöhnliche	285 744	9 334	34 898	329 976
desgl., mit Werthangabe	33 591	2 790	7 252	43 633
Summe	31 577 776	2 915 124	3 870 493	38 363 393

Digitized by Google

oder:		1877:	1876:
Gewöhnliche Sendungen ...	im Inlande	29 007 128	24 714 529
	nach dem Auslande	2 653 850	2 330 340
	zusammen.....	31 660 978	27 044 869
Werthsendungen	im Inlande	2 570 648	2 466 362
	nach dem Auslande	261 274	248 228
	zusammen.....	2 831 922	2 714 590
Gewöhnliche und Werthsendungen zusammen:			
	im Inlande	31 577 776	27 180 891
	nach dem Auslande	2 915 124	2 578 568
Gesammtzahl der abgesandten Sendungen.		34 492 900	29 759 459

Gegen das Jahr 1876 ist eingetreten:

eine Vermehrung:

bei den gewöhnlichen Briefen.....	um	2 960 594	Stück oder	12,4 pCt.
» » Postkarten.....	»	246 267	» »	279,3 »
» » Zeitungspacketen	»	992 385	» »	51,6 »
» » Drucksachen, Waarenproben, Geschäftspapieren.....	»	418 459	» »	37,2 »
» » Eilsendungen	»	410	» »	21,2 »
» » Einschreibsendungen.....	»	77 049	» »	4,2 »
» » Werthbriefen	»	14 619	» »	3,3 »
» » Postanweisungen.....	»	28 677	» »	33,0 »
» » Packeten mit Werthangabe	»	5 100	» »	16,3 »

eine Verminderung:

bei den gewöhnlichen Packeten	um	7 613	Stück oder	2,5 pCt.
» » Rückscheinen	»	2 006	» »	37,1 »
» » Postvorschußsendungen.....	»	500	» »	3,2 »

Von sämmtlichen abgesandten Sendungen entfallen 8 Stück auf einen Einwohner.

Die Zahl der Exemplare von durch die Post verschriebenen Zeitungen und Zeitschriften betrug 247 024 bei den inländischen und 5 550 bei den ausländischen, zusammen 252 574 mit 1 118 548 Kr. Abonnementsgeld. Die sowohl in der Zahl der Exemplare, als auch in dem Abonnementsgelde hervortretende Abnahme hat im Wesentlichen darin ihren Grund, daß mit Anfang des Jahres die Versendung von Zeitungen und Zeitschriften unter Band gegen ermäßigte Gebühr zugelassen wurde; eine Maßregel, welche namentlich von den Zeitungsverlegern bei einem großen Theil von Zeitungen ausgenutzt wird.

Die Zahl der mit Postanstalten ausgewechselten Posttaschen betrug 1877: 3794, 1876: 3692. In diesen Zahlen ist auch die Zahl derjenigen Taschen enthalten, zu deren Unterhaltung sich eine ganze Gemeinde vereinigt, ebenso derjenigen, welche nur für die Dienstsendungen zur Verwendung kommen. 1877 betrug die Zahl der Gemeindeposttaschen 278, die der Diensttaschen 134.

Der Werthbetrag der versicherten Sendungen und der Einschreibbriefe be-

Digitized by Google

der Betrag der eingezahlten Postanweisungen und der eingezogenen Postvorschüsse belief sich

	1877:	1876:
bei den Werthsendungen auf	631 592 842 Kr.	603 327 055 Kr.,
» » Postanweisungen »	3 618 255 »	2 931 890 »
» » Postvorschüssen »	228 128 »	250 036 »
zusammen	635 799 225 Kr.	606 508 981 Kr.

Sogenannte Seemannsanweisungen wurden im Jahre 1877 eingelöst 383 Stück mit einem Betrage von 64 896 Kr. 38 Öre.

Bei dem Ausschuß für unbestellbare Postsendungen gingen 41 049 unbestellbare Sendungen ein, darunter 339 Werth- oder Einschreibbriefe und 74 Packete. Unter sämmtlichen Sendungen hatten 810 Stück einen Werthinhalt, darunter Geld im Betrage von 1420 Kr. 36 Öre. Von diesen 810 Sendungen konnten 371 Stück mit einem Inhalte von 350 Kr. 25 Öre den Absendern wieder zugestellt werden. Im Jahre 1877 wurden bei dem Ausschuß in 766 Fällen Nachfragen nach angeblich nicht in die Hände der Empfänger gelangten Sendungen gehalten. In 428 Fällen, d. s. 56 pCt., konnten die betreffenden Sendungen den Eigenthümern ausgehändigt werden.

III. Finanzergebnisse.

	1877:	1876:
Die Einnahmen betrugen	4 727 125,04 Kr.	4 412 170 Kr.,
die Ausgaben	4 954 345,29 »	4 874 405 »
der Zuschuß	227 220,25 »	462 235 »

Unter den Einnahmen sind enthalten 4 391 147 Kr. für verkaufte Postwerthzeichen, 179 789 Kr. für Beförderung der Zeitungen, unter den Ausgaben 1 742 216 Kr. für Gehälter, Tagegelder ꝛc., 1 888 485 für Beförderung der Posten auf den Eisenbahnen, den Landwegen und zur See.

Zum Schluß seien noch die im Laufe des Jahres für den inländischen Verkehr erlassenen Verordnungen, sowie die mit dem Auslande abgeschlossenen Uebereinkommen erwähnt. Im Juni 1877 wurde bestimmt, daß die Packetsendungen von einer Adreßkarte oder einem Adreßbriefe begleitet sein müssen. Letztere dürfen aber weder versiegelt sein, noch andere als auf die Beförderung bezügliche schriftliche Mittheilungen enthalten. Derartige Packetadressen sind bei den Postanstalten zu haben. Durch Erlaß vom 9. November wurde angeordnet, daß Sendungen, welche leicht entzündliche Stoffe oder ätzende Flüssigkeiten enthalten, zur Beförderung mit der Post nicht aufgeliefert werden dürfen. Bei Zuwiderhandlungen hat der Absender, insofern nach den Gesetzen nicht eine strengere Bestrafung erfolgt, 20 Kr. Geldstrafe zu zahlen, abgesehen davon, daß er außerdem den etwa verursachten Schaden zu ersetzen hat.

Für die zwischen Schweden und Norwegen zum Austausch gelangenden Packete trat im Oktober die Bestimmung in Kraft, wonach das Porto für solche Sendungen ohne Rücksicht auf die Entfernung für jedes Pfund bz. ½ Kilogramm oder einen Theil hiervon bis zu dem in beiden Ländern zulässigen Meistgewicht 40 Öre beträgt. Die Theilung des Portos geschieht in der Weise, daß Schweden 25 und Norwegen 15 Öre für jedes Pfund erhält. Ferner wurde auf Grund eines Uebereinkommens

Digitized by Google

mit der dänischen Postverwaltung das Porto für Postkarten zwischen Schweden einerseits und Norwegen und Dänemark andererseits, wie im inländischen Verkehr, von 10 auf 6 Öre herabgesetzt. Endlich wurde gemäß einer am 3. November mit Frankreich abgeschlossenen Uebereinkunft bezüglich des Austausches von Postanweisungen der Höchstbetrag der auszuzahlenden Postanweisungen in Schweden auf 250 Kr. und in Frankreich nebst Algerien auf 350 Frs. festgesetzt, mit der Maßgabe, daß die Postverwaltung des Aufgabelandes die vom Absender zu entrichtende Gebühr bestimme. Diese Gebühr beträgt für Postanweisungen nach Frankreich 50 Öre für je 50 Frs. oder einen Theil davon.

---

62. Die oberharzerische Post im Winter.

Von Herrn Postverwalter Segger in St. Andreasberg.

Der Oberharz wird gebildet durch den vom Brockengefilde (949 m) westlich ausgehenden Höhenzug des Sonnen- und Bruchberges (822 bz. 918 m) mit dem Acker- und Hanskühnenberge (832 m), durch den getrennt aufsteigenden Rehberg (881 m) und Knollen (700 m) und endlich die in südlicher Richtung absinkende Gebirgskette: Königsberg (999 m), Wurmberg, Jagdköpfe und Ravensberg (680 m). Auf ihm erheben sich die Bergstädte Clausthal, Zellerfeld und St. Andreasberg, der Flecken Braunlage, die Dörfer Hohegeiß, Elend und Schierke und die im Gebirge zerstreuten zahlreichen Forst- ꝛc. Etablissements.

Wegen seiner schönen Gebirgslandschaften und seiner kräftigenden Waldesluft ist der Oberharz zur Sommerzeit das Ziel vieler Tausende von Wanderlustigen.

Eine Kehrseite des freundlichen, sonnendurchleuchteten Bildes, das die zahlreichen Harzbesucher in sich aufnehmen, ist aber der Winter im hohen Harz, ein leider gar langer, an Schnee und Kälte reicher Winter.

Schon der Umstand, daß die Regenmenge, welche für Norddeutschland fast gleichmäßig 21,94 pariser Zoll beträgt, sich in Clausthal auf 55,08 pariser Zoll steigert, läßt auf die gewaltigen, oberharzerischen Schneeablagerungen im Winter schließen.

Langsamer und träger pulsirt das Verkehrsleben des Berglandes mit dem Eintritt der rauhen Jahreszeit; es würde gänzlich erstarren, wäre die Post nicht die Vermittlerin der Beziehungen der Harzbewohner mit der Außenwelt. Sie ist eine Segensspenderin des Harzes, und wie wenig der Vorwurf gerechtfertigt ist, daß die Post zu sehr den Selbstzweck ins Auge fasse, das kann man im Harz lernen, wo sie Handel und Verkehr allein belebt, und wo ihr die Förderung des wirthschaftlichen Lebens allein zufällt.

Die Post stellt ihr segensreiches Wirken nicht ein, sie bewältigt die größten Schwierigkeiten und paßt ihre Beförderungsmittel dem Widerstande der Elemente an.

Ein gleichmäßiges Schneelager (in den Waldungen selten über 1 m Höhe) würde unschwer zu überwinden, leicht würden dabei die Straßen offen zu halten sein, aber die Stürme treiben das flüchtige Element in dichten Wolken mit sich fort, setzen es vor und hinter jedem widerstandsfähigen Gegenstande ab und thürmen oft haushohe Schneeberge an den waldentblößten Punkten der Kunststraßen auf.

Digitized by Google

Die am meisten bedrohten Verkehrsstraßen sind diejenigen zwischen St. Andreasberg-Clausthal und St. Andreasberg-Braunlage-Harzburg. Erschwerend tritt hinzu, daß die gefahrvollen Strecken meist entfernt vom nächsten bewohnten Ort gelegen sind. Für die erstgenannte Poststraße kommt noch hinzu, daß Privatfuhrwerk zur Winterszeit nur in geringem Umfange dort verkehrt.

In den früheren Jahren, als noch Niemand an eine Harzgürtelbahn dachte, als die Personenposten noch das vornehmste Beförderungsmittel für das reisende Publikum waren, führten wichtige Verkehrsadern über den Oberharz. So der Kurs Northeim-Herzberg-Clausthal-Goslar und auf der berühmten, schon in grauer Vorzeit durch den Granit der westlichen Brockenvorlagerungen gebrochenen, jetzt aber verfallenen Kaiserstraße der zahlreich benutzte Kurs Nordhausen-Harzburg-Braunschweig.

Wohl melden die Ueberlieferungen aus jener Zeit von Schneewirbeln, wie sie mit gleichem Ungestüm jetzt selbst dem Hochgebirgsbewohner unbekannt geworden sind, aber es konnten damals auch umfassendere Hülfskräfte zur Räumung aufgewendet werden. Die oberharzer Straßen waren ausschließlich den vereinigten Berg- und Forstbehörden unterstellt, und in Fällen der Noth wurden viele Hundert berg- und forstfiskalische Arbeiter aufgeboten, den bedrohten Verkehrsweg passirbar zu erhalten; ja, wenn es den Pferden oft unmöglich, den Postschlitten fortzuschaffen, dann förderten ihn zahllose Menschenhände durch die verwehten Wegstrecken. Heutzutage muß man von einer derartigen, allzu kostspieligen Aufwendung zahlreicher Menschenkräfte absehen. Wenn trotzdem nur in geringem Umfange Verkehrsstockungen zu beklagen sind, so ist das zurückzuführen auf den guten Zustand der Straßen überhaupt und auf die zur Ueberwindung der durch Naturkräfte bereiteten Hemmnisse eigens vorgerichteten Verkehrsmittel.

Besonders beim Beginn und Ausgang des Winters kommt es sehr häufig vor, daß die tiefer gelegene Strecke der Gebirgsstraßen nur mit Wagen, die höher gelegene nur mit Schlitten befahren werden kann. Um dies ohne Unterwegs-Umladungen, welche meist unausführbar sein würden, zu ermöglichen, bedient sich die Post sogenannter Räderschlitten. Dieselben tragen einen für vier Personen und mäßiges Gepäck eingerichteten und in Federn hängenden Oberbau auf gebrochenen Kufen. In dem Vorder- und Hintergestell sind Läger angebracht, in welche die Achsen eingeschoben werden, sobald der Schlitten auf Rädern fortbewegt werden soll. Achsen und Räder werden bis zu ihrem Gebrauch in Eisengabeln vorn und hinten am Schlitten schwebend mitgeführt. Mittels einer Winde ist es dem Postillon möglich, den Schlitten allein aufzuheben und die Räder anzustecken. Das Vordergestell ist nur kurz, um die Drehung des Schlittens, auch wenn derselbe auf Räder gestellt ist, zu ermöglichen, das Hintergestell dagegen bilden lange, durch Ketten am Vorderschlitten befestigte Schleifen.

Die Räder können selbstverständlich nur kleine sein, es giebt deshalb trotz der Federn arge Erschütterungen, wenn das Gefährt sich auf steiniger Straße schnell fortbewegt; ein Umstand, der diesem Beförderungsmittel die Gunst des reisenden Publikums nicht zuwenden konnte.

Die Anwendung größerer Räder ist indessen ausgeschlossen, da durch das Mitführen derselben das Fuhrwerk zu schwer und unlenksam werden würde; auch würde bei der einzuhaltenden, geringen Schlittenspurweite, bei den Unebenheiten winterlicher, oft nur halb von Schnee entblößter Straßen die Gefahr des Um-

Digitized by Google

werfens mit jeder Höherbringung der Schlitten wachsen, da schon bei der gegenwärtigen, möglichst leichten Bauart das Umwerfen durchaus nicht zu den Seltenheiten gehört, wenn es auch fast durchweg ohne Schädigung, oft nur zur Erheiterung der Postreisenden abgeht.

Bei starkem Schneetreiben sind auch diese geschlossenen Schlitten unverwendbar, weil zu schwer und unfügsam. Die schmalen Kufen versinken in dem lockern Schnee, der hohe Aufbau findet zu wenig sichern Halt. Dann greift die Post zu dem einfachsten Beförderungsmittel, zum gewöhnlichen Holzschlitten mit möglichst breiten Kufen und aufgesetztem leichten, oben offenen Kasten. Die Pferde werden zu zwei, auch drei hintereinander eingespannt. Voran gehen Wegearbeiter, deren schmalen, schnell wieder verwehenden Spur bahntretend das erste Thier folgt, während das zweite bz. dritte schon seine Kraft auf das Ziehen des leichten Schlittens verwenden kann. Menschen und Thiere müssen alle Kraft einsetzen, um die Hindernisse zu überwinden; daneben bedarf es aber auch eines ortskundigen und vorsichtigen Postillons, welchem bei solch gefährlichem Wege und Wetter ein kundiger Begleiter und das verfügbare Wegearbeiterpersonal beigegeben wird. Aber auch so gelingt es nicht immer, die Post durchzuschaffen, ja selbst die Pferde müssen oftmals durch Menschenhände auf Schlitten aus dem Schneetreiben herausgeholt werden. Der Postschlitten muß dann einstweilen seinem Schicksal überlassen bleiben, während man für Bergung und Fortschaffung der Ladung durch besondere Boten sorgt.

Sobald dann das Schneetreiben nachläßt, werden natürlich sofort und meist mit Erfolg die Versuche zur Wiederaufnahme der Verbindung fortgesetzt. Es ist dies von Wichtigkeit, denn häufen sich andauernd die Niederschläge, ohne daß die Bahn, wenn irgend möglich, befahren und offen gehalten wird, so ist später für lange Wochen jedes Durchkommen abgeschnitten. So ruhte die Postverbindung Clausthal-St. Andreasberg im Winter 1877 für die Dauer von 5 Wochen.

Dieser Kurs ist überhaupt den meisten, oftmals mehrtägigen Unterbrechungen unterworfen. Im vorigen Jahre trat schon am 26. November der Fall ein, daß der Kursschlitten im Schnee stecken gelassen wurde, die vier Postreisenden aber unter unsäglichen Mühen bei dunkler Nacht zu Fuß nach St. Andreasberg sich durcharbeiten mußten, während der Postillon und die mühsam hocherhaltenen Pferde ein Unterkommen in einem näher gelegenen Forsthause fanden.

Recht erfreuliche Ergebnisse hat man im Harz durch die besonders in den letzten Jahren viel benutzten und vervollkommneten Schneepflüge erzielt, welche zwar nicht gerade unter allen Umständen eine fahrbare Bahn schaffen können, aber den Verkehr vielfach erleichtern helfen, indem sie die Schneemassen weit auseinanderschieben, dadurch eine geebnete Fläche schaffen und das Ausweichen bei Begegnungen möglich werden lassen.

---

63. Der Straßenbau und seine Beziehungen zur Verkehrsgeschichte der Nordseemarschen.

Von Herrn Postsekretär Lülling in Dülmen.

Ein bald breiterer, bald schmalerer Streifen fruchtbarsten Bodens bildet die Küste der Nordsee. Es ist die Marsch, deren Bildung sowohl den Flüssen, wie dem

Digitized by Google

Meere zuzuschreiben ist. Diese haben insofern Theil an ihrer Entstehung, als ihre Gewässer von den Quellen aus größere oder geringere Massen Thon und lehmige Erdtheile, Pflanzen und Thierreste, theils mit den Wassern vermischt, theils in sich vollkommen aufgelöst den Mündungen der Flüsse zuführen. Hier, beim Zusammentreffen mit dem Meerwasser, werden die Stoffe ausgeschieden und sinken zu Boden. Sie bilden mit den Niederschlägen des Meeres, den kiesel- und kalkpanzrigen Infusorien und organischen Ueberresten aus dem Pflanzenreiche, als: Meertangarten, Algen, Tormellen und Fucoiden, den Meeresschlamm. Die täglich zweimal wiederkehrende Fluth wühlt den Schlamm auf, führt denselben mit sich und lagert ihn während der Stanzeit, Zeit der höchsten Fluth, theilweise an den Ufern der Flußmündungen und an der Küste als Schlick ab.

So ganz allmählich wächst das feste Land, indem das Bett sich erhöht und endlich zu Tage tritt. Erst wenn die regelmäßige Fluth es nicht mehr bespült, gewinnt pflanzliches Leben festen Fuß, und es erscheint die erste und einzige Pflanze, der blätterlose Krüffuß oder Glasschmalz. Beim Fortschreiten der Trockenlegung sprießen die Sternblume, Züddig, Sülte, später der Andel, Queller, das Rispengras hervor, die bei ferneren Ueberfluthungen das Anwachsen des neu entstehenden Landes, Groden oder Polder genannt, begünstigen, indem zwischen ihrer dichten Pflanzendecke sich der Schlick fängt. Je mehr sich der neue Groden über das Fluthgebiet erhebt, um so trockener, dichter und fester wird der Boden (Klei), und es verschwinden die Erstlingspflanzen. Eine neue Vegetation, nämlich die der allgemeinen Meerstrandsflora, tritt hervor. Der Groden, der oft $\frac{3}{4}$ bis $1\frac{1}{2}$ m über die gewöhnliche Fluthhöhe anwächst, liegt nun, besonders während der Sommermonate, trocken; nur die Springfluthen setzen ihn dann und wann noch unter Wasser.

Ist endlich Land genug angewachsen, um die Kosten einer Befestigung zu entgelten, so wird zur Eindeichung geschritten und das Land dem nunmehr schädlichen Einflusse des Meerwassers entzogen. Ein hoher, 4 bis 5,6 m über die Fluthhöhe reichender, oben 3,5 m breiter fester Damm umzieht das neue Land und gewährt Schutz für landwirthschaftlichen Betrieb. Der üppigste Pflanzenwuchs zeigt sich, und nachhaltige Fruchtbarkeit tritt zu Tage; 25 bis 30 Jahre kann ohne Düngung geackert werden, ja der rechtzeitig dem Einflusse des salzigen Wassers entzogene Boden bleibt unverändert und bedarf nie der Düngung.

Ist nun auch im trockenen Sommer der Boden fest, ja fast hart wie Stein, so wird er doch bald, namentlich bei anhaltendem Regen, schlüpfrig und weich. Die Wege werden durch den Regen unpassirbar; tief sinken Räder und Pferde ein und manchmal müssen Beide aus den grundlos scheinenden Schlammmassen durch herbeigeholte Hülfe mit nicht geringer Mühe befreit werden.

Wie es unter solchen Umständen in früheren Zeiten in Bezug auf den Landverkehr ausgesehen haben mag, ist leicht zu ermessen. Manchmal waren Ortschaften tage- und wochenlang von jeglichem Verkehr abgeschlossen, und namentlich zur Winterszeit, wenn nicht strenger Frost die feuchten Niederschläge verdichtete und eine feste Bahn schuf, hörte der Verkehr zu Lande ganz auf. Die zur Entwässerung des Landes und zum Zwecke des Verkehrs geschaffenen Kanäle, welche das Land in jeder Richtung durchschneiden, bildeten dann die alleinigen Verkehrsstraßen, und auch jetzt noch, namentlich in Ostfriesland, sind sie manchmal die einzigen Straßen für kleine Ortschaften. Auf Kähnen werden die ländlichen Produkte zur Stadt befördert und wird der Bedarf herbeigeholt. Auch im Winter, wenn Frost eingetreten, sind die

Digitized by Google

Kanäle für den Verkehr am geeignetsten. Auf kleinen Handschlitten, von den mit scharfem Stahl an den Füßen bewaffneten Schlittschuhläufern geführt, werden dann die Produkte befördert. Ein reges Leben herrscht zu dieser Zeit auf den Kanälen, denn Alles, was bisher noch den Fuß- und Fahrweg benutzte, nimmt als Straße jetzt die glatte, feste Fläche des Kanals.

Der Mangel an festen Straßen hat bis in die neuere Zeit gewährt. Erst seit etwa 50 Jahren ist man für Verbesserung der Wege thätig geworden und Straßen sind entstanden. Die Frage liegt nahe, weshalb man nicht früher schon solche gebaut und dem Verkehre die Schranken geöffnet hat? Wenn man aber bedenkt, daß im Schwemmlande keine Steine, nicht einmal die kleinsten, zu finden sind, Bruchsteine herbeizuschaffen aber nicht allein sehr kostspielig, sondern schier unmöglich war, indem die Wege eine Fortschaffung nur während der kürzesten Zeit des Jahres und alsdann auch nur höchst unregelmäßig gestatteten, so kann man sich die Frage leicht selbst beantworten.

Die erste Kunststraße der deutschen Nordseemarsch wurde 1817 von Emden nach Aurich und Norden gebaut. Sie durchschneidet größtentheils die sandige Geest und war um so leichter herzustellen, als diese Straße nach der Mac Adam'schen Methode der Schlagsteinaufschüttung gebaut wurde und die Steine in der sandigen Geest gegraben werden konnten. 1839 wurde eine Straße von Aurich über Wittmund nach Jever, zum Anschluß an die im Bau begriffene Kunststraße von Jever nach Varel, Oldenburg und Bremen, gebaut und zum größten Theil auch durch Aufschüttung hergestellt. Bei der Jever-Vareler Straße kam aber ein Verfuch zur Ausführung, der von entscheidendem Einfluß auf den ganzen demnächstigen Ausbau des Straßennetzes werden sollte. Es war die Pflasterung eines Theils der Straße mit hart gebrannten Ziegelsteinen, ein Material, das von den Holländern schon lange mit Vortheil zum Straßenbau verwendet worden war. Das Ziegelpflaster der Oldenburger Poststraße Varel-Jever hielt sich über Erwarten gut, es wurde deshalb im Jahre 1843 die Pflasterung weiter fortgesetzt.

Ungefähr zehn Jahre später, nachdem weitere kleinere Versuche angestellt und die spottenden und zweifelnden Stimmen verstummt waren, wurden größere Ausbauten des Straßennetzes in Angriff genommen. Sowohl in Ostfriesland wie in den Oldenburgischen Marschen wurde das Werk gefördert. Es wurde die Oldenburg-Ovelgönne-Fedderwarderfieler Straße durch Budjadingen in Angriff genommen, dieser schloß sich die Strecke Varel-Rodenkirchen an, und 1865 war der ganze Bau vollendet. Inzwischen sind fast sämmtliche größere Ortschaften in das Kunststraßennetz hineingezogen worden. Es bedurfte also nur des geringen Zeitraums von 40 Jahren, um ein Straßennetz zu schaffen, das seines Gleichen sucht.

Das zu diesen Straßen verwendete Material besteht zunächst aus zwei Arten von Steinen, entweder gelbfarbig und hart gebrannt oder braungar hergestellt. Die letztere Sorte ist die allgemein gebräuchliche, sie hat den Vorzug größerer Dauerhaftigkeit. Die ursprünglichen holländischen Klinker sind verglaste Ziegel von kalkhaltigem, schmelzbarem Thon, welche, in circa 14 Tagen hart gebrannt, eine halbglasige und zusammengesinterte Beschaffenheit haben. Sie wurden in Größen von 22 cm Länge, 10 cm Breite und 4,5 cm Dicke hergestellt; waren gelbfarbig, nutzten aber verhältnißmäßig rasch ab und kamen in Folge dessen fast ganz außer Gebrauch. Die braungaren Ziegelsteine haben sie verdrängt und namentlich in den norddeutschen Marschdistrikten werden auch nur noch diese verwendet. Ihre Fabri-

Digitized by Google

kation ist dieselbe wie die der gewöhnlichen Mauersteine, nur wird beim Brennen darauf gesehen, daß die verschiedenen Beimischungen zum Thon, als: Sand, Kalk, Eisen, Gyps ꝛc. die gehörige Verbindung mit einander eingehen, wodurch die Steine eine größere Dichtigkeit und Härte und ein feineres Korn erhalten.

Auf der Poststraße von Jever nach Varel, etwa 7 km von Jever entfernt, ward im Jahre 1839 der erste Versuch gemacht, einen aus schwerem Klei bestehenden Wegdamm durch Belegung mit blauen, hartgebrannten Ziegelsteinen zu chaussiren. Die Steine waren auf einigen Ziegeleien in der Umgegend von Varel und Bökhorn fabrizirt und hatten einen solchen Grad von Härte angenommen, daß sie weit fester und dauerhafter waren, als die besten braungaren holländischen Ziegelsteine. Der Thon dazu wurde aus großen lehmigten Anhöhen gegraben, welche an der Grenze der Marsch im Binnenlande liegen und 10 bis 13 m höher sind, als die tägliche Fluthhöhe im Jader Meerbusen. Er ist feuerbeständiger als der gewöhnliche Thon, welcher an der Weser und auf den Großziegeleien verwendet wird

Während letztere nur drei hinsichtlich ihrer Härte von einander verschiedene Steinsorten: bleiche, gewöhnliche rothe und braungare Ziegelsteine herzustellen vermögen, kann bei ersteren durch längere Fortsetzung des Feuerns noch eine härtere Sorte gebrannt werden, die an der Oberfläche fast verglast und nach der dunkleren Farbe, welche sie annimmt, blaue Steine oder Hartbrenner genannt wird.

Schon im Jahre 1832 hatte man bei Pflasterung eines Weges von Varel nach dem Vareler Siel eine kurze Strecke mit diesen Steinen belegt, und diese hatte sich, trotz der auf der Straße herrschenden Frequenz, sehr gut erhalten. Man behielt deshalb dieselbe Bauart bei, als einige Jahre später behufs Herstellung eines gesicherten Verkehrsweges zwischen der Herrschaft Jever und dem Herzogthum Oldenburg auch der Postweg von Jever nach Varel chaussirt werden sollte.

Es kam dabei sehr zu statten, daß man schon zehn Jahre zuvor den Weg in der jeverschen Marsch zur Chaussirung vorbereitet hatte. Der Wegkörper bedurfte daher keiner weiteren Vorbereitungen, es konnte vielmehr sofort zur Einlegung der Steinbahn übergegangen werden.

Die Sandunterlage ward in die Mitte der 10,50 m breiten Wegbahn gelegt und erhielt bei 6,50 m Breite 30 bis 37 cm schwindungsfreie Dicke. Die beiderseitigen Banketts wurden mit Klei zu gleicher Höhe nachgehöht; die ganze Bahn blieb dem Fuhrwerk so lange geöffnet, bis man fand, daß der Sand hinreichend dicht zusammengefahren war, worauf der Verkehr über den Wegdamm abgesperrt und auf einen Nebenweg geleitet wurde. Das Einsetzen der Steine begann mit den beiderseitigen Rändern. Hierauf folgte das Einsetzen der Einschlagsteine, welche zunächst an den Rändern 2,5 cm höher als die Saumsteine zu stehen kamen. Um die vorschriftsmäßige Aufrundung der Mitte von 11 cm zu erhalten, richteten die Arbeiter sich nach einer Schablone, welche stets unmittelbar vor der einzusetzenden Steinreihe auf der fertigen Arbeit ruhte. Die noch vorhandenen Fugen wurden mit Sand sorgfältig eingeschwemmt. Die fertige Bahn erhielt eine Decke von einer 4 bis 5 cm dicken Lage Sand.

Jedenfalls ist bei der Ausführung dieser ersten deutschen Klinkerstraße große Aufmerksamkeit verwandt worden, aber noch heute wird bei allen derartigen Straßenbauten in derselben Weise verfahren. Beim Wegebau in den Marschen hat man später eine etwas geringere Breite der Straßen angenommen. Wo diese etwa zum Ausweichen der Wagen nicht genügen sollte, wird das Bankett für das Ausweichen

Digitized by Google

mit benutzt. Erhebliche Kosten werden durch diese Verringerung der besteinten Breiten erspart; nicht allein an Steinen, Sand und Arbeitskräften, sondern auch an Grund und Boden, der zur Begradigung und Verbreiterung des Wegekörpers allenthalben in den Marschen hätte angekauft werden müssen, da die alten Wege hier in der Regel nicht über 5,80 m Kappenbreite hielten. Ferner hat man sich auch davon überzeugt, daß es beim Straßenbau durchaus nicht nothwendig ist, sich der Vareler blauen Steine zu bedienen, sondern die in allen Ziegeleien der Marschen fabrizirten braungaren Steine mindestens den holländischen hard graauwe steenen, wie sie zum Straßenbau dort verwandt werden, an Dauerhaftigkeit und Güte gleichkommen. Und so hat man denn auch kein Bedenken getragen, in den Marschen der Ems, Weser und Elbe diese Steinsorten zu Ziegelsteinstraßen zu benutzen.

Die Hauptschwierigkeit beim ganzen Bau der Straßen in den Marschen besteht jetzt fast nur noch auf Herbeischaffung des erforderlichen Sandes. So sind in der oldenburgischen Marsch von Ovelgönne ab bis an die Spitze des Landes am Nordseestrande keine Stellen bekannt, wo auch nur ein Fuder Sand gegraben werden könnte. Zum Bau des hier geschaffenen beträchtlichen Straßennetzes wurde der Sand aus der Weser von den Sandplaten geholt, zuerst zu Schiffe nach den Sielen befördert und dann auf Wagen weiter nach der Baustelle geschafft. Zum Bau der Strecke Ovelgönne-Fedderwarderfiel sind seiner Zeit 153 000 Fuder Sand gebraucht worden, welche allein einen Kostenaufwand von etwa 80 000 Thlr. verursachten.

Die neueren Kunststraßen der Marschen bestehen durchweg in einer 3,50 m breiten, äußerst ebenen, zu beiden Seiten von einem Bankett begrenzten Bahn. Den Straßenkörper begleitet zu beiden Seiten ein 1,50 m tiefer, 2,0 m breiter Graben, dessen ausgegrabene Erde zur Erhöhung des Weges und Aufsetzung der Banketts verwandt wurde. Längs der Straße, in einer Entfernung von ca. 45 cm vom Grabenufer, sind die beiderseitigen Banketts mit Wasserweiden bepflanzt, um der auf den Steinen liegenden Sanddecke einigen Schutz gegen den Wind zu gewähren. Alle drei Jahre werden dieselben wechselseitig gekappt und als brauchbares Material theils zur Korbflechterei, theils zu den Schlengenbauten, wie solche in der Ems, Jade, Weser und Elbe zur Regulirung des Stromes erforderlich werden, verwandt. Höhere Bäume, als Pappeln, Eichen, Linden u. s. w. findet man nirgends, da der vorherrschende scharfe Seewind ein Wachsthum derselben nicht zuläßt. Dort wo Landwege der Ziegelsteinstraße sich anschließen, ist für eine gewisse Strecke die Besteinung mit unbehauenen Feldsteinen bewirkt. Zweck derselben ist die größere Reinhaltung der Steinbahn, da sonst die Kleierde an den Rädern haften und völlig aufgelockert werden würde. Leider bilden diese Strecken eine unliebsame Zugabe für die Reisenden, welche sich wohl in die Zeit der Poststellwagen zurückversetzt denken mögen.

Noch heute ist das Kunststraßennetz der Marschen noch nicht als fertig gestellt anzusehen; in sämmtlichen Marschdistrikten wird von Jahr zu Jahr weiter gebaut. Da aber auch die Gemeinden an dem Ausbau der Straßen sich betheiligen müssen, so sind oftmals mancherlei Schwierigkeiten zu beseitigen, bevor der gemeinnützige Sinn die Oberhand gewinnt und den Zustand der sich oft im grellsten Gegensatz zu der Stattlichkeit der Wohnungen und Wohlhabenheit der Gegenden befindlichen öffentlichen Wege der nöthigen Besserung entgegenführt.

Handel und Verkehr sind in nie geahntem Maße seit dem Ausbau des Straßennetzes gestiegen und ein Wohlstand, wie er weit umher seines gleichen sucht, ist eingekehrt.

Digitized by Google

Außer den eben beschriebenen Fahrstraßen zieht sich noch ein dichtes Netz von schönen Sand- und Flurpfaden seit einigen Jahren durchs ganze Land. Auch diesen ist ein nicht unwesentlicher Einfluß auf die Hebung des Verkehrs zuzuschreiben. Unternahm früher der Marschbauer eine Wanderung zum nächsten Orte oder Hause, so ging er nicht ohne seinen Klubenstock: eine $2\frac{1}{2}$ bis 3 m lange eschene Stange, unten mit einer eisernen, in eine Gabel auslaufenden Spitze. Alle Hindernisse, die sich ihm an Gräben und aufgeweichten Stellen entgegensetzten, wußte er mit Hülfe dieses Stockes zu überwinden. Ein kräftiger Schwung und sein Stab half ihm hinüber. Aber dennoch hatte die neue Straßenanlage unter den Landleuten ihre entschiedensten Widersacher. Ja, einige trieb wirklich ihr starrer Eigensinn dahin, daß sie, nachdem die schönen Fußpfade vollendet waren, es vorzogen, nebenher im fußtiefen Klei zu gehen, als den verhaßten Weg der Neuerung zu betreten. Sie wollten zeigen, daß die Sandpfade unnütz seien und recht gut vermißt werden könnten.

Die jetzigen Fußwege sind zum Theil aufgeschüttete Sandwege, zum größten Theil aber aus Fliesen und Ziegelsteinen hergestellte sog. Flurenpfade. Ihre belegte Breite beträgt 30 bis 45 cm. Von Ort zu Ort, ja fast von Haus zu Haus findet man heutigen Tages diese Pfade.

Dem Ausbau des Straßennetzes hat sich die Ausdehnung des Postverkehrs angeschlossen. Wohl wurde in Ostfriesland schon 1699 die erste fahrende Post von Emden nach Norden angelegt und 1707 eine solche zwischen Jever und Emden errichtet; wie aber die Postbeförderung von Statten gegangen sein mag, läßt sich leicht begreifen, wenn man die als Muster der Wege damaliger Zeit übrig gebliebenen Kleiwege betrachtet oder gar betritt. Die meisten Postverbindungen wurden darum auch durch Reitposten unterhalten, und noch in den fünfziger Jahren dieses Jahrhunderts finden wir ausschließlich reitende Posten in den oldenburgischen Wesermarschen. Ihre Route war der hohe Weserdeich, von wo sie nach den einzelnen Postanstalten abbogen. In Ostfriesland haben die Reitposten sich gleichfalls der Deiche als Wege bedient, denn noch heute nennt man einen alten, im Innern des Landes zwischen Norden und Hage liegenden Deich den »Postdiek«. Fußbotenposten kannte man weniger, eine der ersten scheint in den jeverschen Marschen im Jahre 1824 eingerichtet worden zu sein, welche wöchentlich zweimal abgelassen wurde. So am Sonntag und Mittwoch ein Bote von Jever nach Minsen; am Dienstag und Freitag ein solcher nach Sande; Donnerstags wurde ein Bote nach Hooksiel abgefertigt. Eine Botenpost von Jever nach Rüstringersiel (oder Rüstersiel) ging 1827 gleichfalls zweimal wöchentlich. Nach etwa zwölfstündigem Marsche hatte der Bote sein Ziel über Sillenstede, Fedderwarden, Accum, Kniephausen, Schaar, Neuende, Kopperhörn und Heppens erreicht. Er trat seinen Rückmarsch andern Tags $8\frac{1}{2}$ Uhr früh über Neuende wieder an. Donnerstags hatte er die zweite Tour nach Rüstersiel anzutreten, traf auf dieser in Fedderwarden mit einem Boten zusammen, der nach Heppens und zurückging, und langte Abends wieder in Jever an. Nach erfolgter Anlegung besserer Fußwege konnten die Touren beschleunigt werden, und einige Jahre später wurden die Boten dreimal wöchentlich abgelassen.

Sobald die Landstraßen gebaut waren, führte man sowohl in Ostfriesland, wie in den oldenburgischen Marschen fahrende Posten ein und selbst eine direkte Verbindung zwischen Varel und Brake, die nach einer Resolution der oldenburgischen Regierung vom 19. Dezember 1856 als eigentlich nicht erforderlich bezeichnet wurde,

Digitized by Google

weil nach den vorgenommenen Ermittelungen der Postverkehr nicht so erheblich sei, daß der in Betracht kommende Theil der auf eine Postverbindung zwischen Varel und Brake zu verwendenden Kosten gedeckt werden könnte, wurde eingerichtet. Es waren die meisten oldenburgischen Postanstalten sog. Postlager, wo die zu versendenden Briefe, Gelder u. s. w. niedergelegt und von wo sie durch den Boten zur nächsten Postanstalt befördert wurden. Von den größeren Postanstalten, den sog. Postspeditionen, wurden Briefbeutel an die Postlagerstellen abgefertigt und den Boten zur Ablieferung überwiesen. Sie enthielten die Korrespondenz ꝛc. für die der Stelle nahe wohnende Bevölkerung, über die bei jeder Postspedition Listen vorhanden waren. Am Sonntag oder bei nächster Gelegenheit wurde den Postsachen nachgefragt; manchmal aber lagerten Briefe Monate lang im wohlbestaubten Cigarrenkästchen, ohne abgeholt zu werden. Die Boten hatten es gleichfalls nicht allzu eilig. Entschuldigung boten dann immer die schlechten Wege und die Uebermüdung der Pferde, obgleich sie während der Zeit vielleicht im Wirthshause gezecht und mit Kartenspiel die Zeit sich vertrieben hatten.

Diese patriarchalischen Zustände sind seit etwa 25 Jahren verschwunden; ein geregelteres Postwesen hat Platz gegriffen. Die Reitposten wurden sämmtlich aufgehoben und fahrende Posten und Botenposten traten an deren Stelle. Die Großherzoglich oldenburgische Postverwaltung war bemüht, die Segnungen des Postverkehrs jedem Orte zu gute kommen zu lassen und war unermüdlich im Verbessern. Erleichterungen in den Versendungsvorschriften, neue Taxen und Abkommen mit fremden Verwaltungen wurden geschaffen. Die oldenburgische Postverwaltung gehörte ferner mit zu den ersten, welche die Landbriefbestellung einführten. Sie ging so weit, sämmtliche überhaupt fortzuschaffenden Sendungen bestellgeldfrei den Empfängern ins Haus bringen zu lassen.

Dabei war freilich die räumliche Ausdehnung des Landbriefbestelldienstes in Ostfriesland ziemlich kümmerlich. Bis 1866 wurde nur von Emden, Norden und Aurich aus Landbriefbestelldienst unterhalten. Bei den übrigen Postanstalten wurde er erst von der Königlich preußischen Postverwaltung und später von der Bundes-Postverwaltung durchgeführt. 1855 wurden im Herzogthum Oldenburg mit dem Institut der Landbriefträger Versuche angestellt, und Ende der fünfziger Jahre trat diese Einrichtung im Jever- und Butjadingerlande in Wirksamkeit. 1868, bei Uebergang des oldenburgischen Postwesens an die norddeutsche Bundes-Postverwaltung, war die Landbriefbestellung im ganzen Herzogthum Oldenburg eingeführt.

Nicht leicht war die Durchführung dieser Aufgabe, denn manche Schwierigkeiten stellten sich der Ausführung des Planes entgegen. Wie in den östlichen preußischen Provinzen die vielen Landseen u. s. w. dem Bestelldienste hindernd entgegentreten, in Westfalen die weit auseinander liegenden Einzelbauten der Landbevölkerung der beschleunigten Bestellung manches Hinderniß bieten, so hat in der Marsch der Bestelldienst seinen Feind in der Bodenbeschaffenheit. Wohl ist schon viel geschehen, um einen möglichst ununterbrochenen Verkehr zu erzielen, und Dank der vorzüglichen Entwässerungsbauten sind die Verbindungen jetzt nur noch selten unterbrochen; aber schwierig wird dieser Dienst immer bleiben. Zwar schützt die Backsteinpflasterung der Fußwege vor dem Einsinken in den Schlamm, allein jeder Fehltritt überträgt die fettige Erde auf den schmalen Pfad, und das beim Gehen dann unvermeidliche Gleiten wirkt sehr ermüdend auf den Körper.

Zu einem großen Theil sind im Laufe des letzten Jahrzehnts die Postwagen

Digitized by Google

von den Eisenbahnen verdrängt worden. Auch Privatfuhrwerke treten da und dort an die Stelle der Postwagen; jedenfalls aber haben sie ihre Pflicht redlich gethan, und, wo sie nur festen Boden fanden, dem Verkehr einen mächtigen, das Zeitalter der Eisenbahnen auch in den Marschen vorbereitenden Aufschwung verliehen.

---

64. Die Nordenskjöld'sche Polar-Expedition.

Ueber die am 4. Juli 1878 auf dem Dampfer »Vega« von Gothenburg aus in See gegangene schwedische Polar-Expedition, welche sich unter Leitung des verdienten Forschers, Prof. von Nordenskjöld, zur Aufgabe gemacht hat, den nordöstlichen Seeweg über das sibirische Eismeer nach der Behringstraße zu versuchen, ist neuerdings ein aus drei Briefen des Lieutenants Palander (Führer des genannten Expeditionsschiffes) an den schwedischen Marineminister entnommener Bericht in die Oeffentlichkeit gelangt, welcher das Interesse unserer Leser erregen wird. Wir theilen aus den bezeichneten Briefen folgende Stellen mit:

Dampfschiff »Vega«, eingefroren 64° 5′ nördl. Br. und 173° 30′ westl. Länge. Mündung der Behringstraße, den 25. November 1878. — — Mein letzter Brief wurde von hier mit einem sogenannten König der Eingebornen auf der Tschutschen-Halbinsel Namens »Menka« abgesandt. Er wohnte in der Stadt Markowa bei Anadyrsk, etwa 500 engl. Meilen von hier. Da Menka ein großer Verehrer des Bacchus ist und beständig im Rausche lebt, vermuthe ich, daß mein voriger Brief niemals den Boden Sibiriens verlassen hat. Wir liegen jetzt nur 120′ von der schmalsten Stelle der Behringstraße entfernt. Sehr hart wäre es, wenn es uns nicht gelingen sollte, dieses kleine Stück weiter zu bringen, nachdem es uns gelungen ist, 3000′ in unbekannten Gegenden vorzudringen. Wären wir hier nur 3 Tage früher gewesen, dann befänden wir uns jetzt ganz sicher in Japan. Am 28. September kamen wir hier an, die Kälte nahm zu, und zwischen den alten Treibeisfeldern bildete sich neues Eis, so daß »Vega« sich nicht mehr rühren konnte. Das Eis hat seitdem täglich an Stärke gewonnen und ist jetzt 2 Fuß dick. Wir waren eine englische Meile von einer seichten Küste entfernt, ohne irgend welchen Schutz, in 4 Faden Wasser, zwischen uns und dem Lande befinden sich zwei Sandbänke mit 10 Fuß Wasser, welche parallel mit dem Lande laufen. Nachdem das Eis so dick geworden ist, glaube ich, daß »Vega« vollständig vor Eispressungen gesichert ist. In Folge unserer südlichen Position genirt uns die Dunkelheit wenig. Heute haben wir 7 Stunden Tag, und am 21. Dezember haben wir nicht weniger als 5 Stunden. Die Kälte scheint dagegen bedeutend schärfer zu werden, als auf Spitzbergen. Die Temperatur ist eine gleichmäßige und langsam fallende. Das Minimum ist bis Dato — 28°. Der Wind wehte während der beiden Monate, in denen wir hier liegen, beständig zwischen NO. und NW., meistens NNW. Am Lande haben wir ein Haus von Eis gebaut, welches zum magnetischen Observatorium ausersehen ist. Die Instrumente sind aufgestellt, und die Observationen beginnen morgen. Schon von Kap Chelags koj ab ist die Küste dicht mit Dörfern, aus 5 bis 15 Zelten bestehend, besetzt gewesen, welche von sogenannten Tschutschen bewohnt sind, einem Volksstamme, welcher ohne Zweifel von den grönländischen Eskimos herstammt. Der Tschutsche hat schwarzes Haar, schwarze Augen, braun-

Digitized by Google

gelbe Hautfarbe und ist klein von Wuchs. Er ist sehr höflich und dienstwillig, namentlich wenn er »Kakau«, ein gemeinsamer Ausdruck für alle Arten Speisen, erhält. Für einen Schnaps thut er Alles, was man wünscht. Zur Sommerzeit treffen hier eine Menge amerikanischer Fahrzeuge ein, welche Tauschhandel mit den Tschutschen treiben. Diese Fahrzeuge führen jährlich trotz des Verbotes der russischen Regierung große Quantitäten Branntwein ein. Wir haben es uns zur Regel gemacht, niemals Branntwein als Tauschwaare anzuwenden. Nur dann und wann kann ein Schnaps zur Erheiterung vertheilt werden. In unserer unmittelbaren Nachbarschaft haben wir drei Dörfer: Jeutlin, Petlekajuns, Irgonouk. Die Eingebornen leben von Fischfang. Sie bekleiden sich mit Rennthierfellen, mit welchen sie auch ihre Zelte überziehen. Die Rennthierfelle erhalten sie durch Tausch von dem nomadisirenden Theil der Bevölkerung der Tschutschen-Halbinsel, den s. g. Reatschutschen, welche Rennthierzucht treiben und von einem Platz zum anderen ziehen. Das Beförderungsmittel des Küstentschutschen ist der Hundeschlitten, mit welchem er im Winter, wenn die Fischerei unmöglich ist, längs der Küste reist und Tauschhandel mit anderen Eingebornen betreibt. Dieser Brief wird mit den Lieutenants Bove und Nordqvist abgesandt werden, welche morgen mit einem Eingebornen und drei Hundeschlitten nach Nischnej Kolymsk an der Mündung des Kolyma-Flusses ca. 700′ von hier abzureisen gedenken. Sie werden dort bis Ende Januar oder Anfang Februar, wenn die Tage heller werden, verbleiben. Ich hoffe, daß wir im August- oder Septembermonat in Japan sein werden. Seitdem wir die Mündung des Lena-Flusses verlassen, haben wir uns fast ohne Ausnahme nahe der Küste gehalten. Von den Bäreninseln (vor der Mündung des Kolyma) an haben wir fast ständig dichtes Treibeis gehabt und nur 3 bis 4 Faden Wasser. Der fortwährende dichte Nebel und die Ungewißheit über die wirkliche Form der Küste haben die Navigation äußerst schwierig gemacht. Wenn je ein Fahrzeug nach dem Loth gesegelt hat, hat »Vega« dieses gethan. »Vega« ist ein ausgezeichneter Eisbrecher. Ich habe das Schiff im Grundeise forcirt, ohne daß es den geringsten Schaden genommen hat. Ein Eisenfahrzeug würde viele Male in Folge der Stöße gesunken sein, die »Vega« hat ausstehen müssen.

Am 6. Januar 1879. Die Eingebornen, welche die Lieutenants Bove und Nordqvist fahren sollten, haben niemals wieder von sich hören lassen, weshalb aus der Novemberreise nichts geworden ist. Es ist nun bestimmt, daß Nordqvist morgen nach Anadyrsk reist und lege ich daher einige Zeilen bei, um die Zeit vom 25. November bis Datum zu besprechen. Das Weihnachts- und Neujahrsfest liegt jetzt hinter uns. Der Weihnachtsabend wurde in unserem Zwischendeck, welches mit Signalen und passenden National-Flaggen dekorirt war, gefeiert. Der Weihnachtsbaum, aus zusammengebundenen Weidenzweigen bestehend, war reich mit kleinen Flaggen, Lichtern, Papierstreifen und nicht weniger als 192 Weihnachtsgeschenken ausgestattet. Um 6 Uhr Nachmittags versammelten wir uns um den Baum und looften um die Geschenke, von welchen jeder Person sechs zufielen. Bei einem folgenden frugalen Abendessen hatten Frohsinn und Heiterkeit in einer Weise die Herrschaft, daß man keine Ahnung davon hatte, daß draußen die Kälte auf — 35° Celsius gestiegen war. Das neue Jahr wurde durch Salutschüsse und Feuerwerk gefeiert. Die Kälte ist in letzterer Zeit sehr unangenehm, namentlich in Folge der herrschenden starken Winde gewesen. Sturm bei einer Temparatur von — 34° ist nicht gerade angenehm. Der Wind wehte während der ganzen Zeit zwischen NW. und NO.; nur ein Mal

Digitized by Google

hatten wir südlichen und ein anderes Mal südöstlichen Sturm. Am 30. Dezember hatten wir mehrere Stunden + 2°. Bei beiden dieser Stürme hatte das Eis sich einige englische Meilen vor uns geöffnet. Das letzte Mal war die Reinigung so groß, daß wir die Eiskante an der anderen Seite nicht sehen konnten. Da nach Aussage der Eingebornen der Wind vom Februar ab konstant aus dem Süden und Südosten weht, können wir also ziemlich bald offenes Wasser erwarten. Ob dieses offene Wasser genügt und uns freie Passage durch die Behringstraße verschafft, ist eine andere Frage. Die monatliche Durchschnitts-Temperatur ist gewesen im Oktober —5,2°, November —16,6°, Dezember —22,8°; die niedrigste Temperatur ist bisher —37,2°. Der Barometer hat zwischen 786 und 734 mm variirt. Schnee ist in letzterer Zeit reichlich gefallen. Das Eis dieses Winters ist augenblicklich 3 Fuß 4 Zoll dick, es nimmt monatlich um 8—10 Zoll zu. Die Besatzung ist bei guter Gesundheit und gutem Muth. Wir hoffen Alle auf eine baldige Befreiung, sowie darauf, bald unsere Ankunft in Yokohama telegraphisch melden zu können.

Dampfschiff »Vega«, den 20. Februar 1879, eingefroren an der Mündung der Behringstraße, 67° 7′ nördl. Br. und 173° 45′ westl. Länge. — — — — Gegenwärtig befinden sich drei Eingeborne vom Kolymafluß am Bord, welche sich auf dem Wege von der Behringstraße nach Nischnej Kolymsk befinden. Sie verweilen hier nur einige Stunden, und während dieser Zeit werden wir in aller Eile unsere Briefe schreiben, in der Hoffnung, daß sie von Kolyma aus Schweden erreichen. Seit Abschluß meines letzten Briefes ist nichts Besonderes vorgefallen. Wir sind fortdauernd gesund und wohlauf. Spätestens im Juni hoffen wir loszukommen, um unsere Fahrt nach Japan und der Heimath fortzusetzen. In letzterer Zeit haben wir nicht so viel von dem ewigen NNW.-Wind gelitten, sondern an dessen Stelle Wind aus dem Süden und aus SSW. zum Theil mit Sturm bei einer Temperatur von etwas über den Gefrierpunkt gehabt. Die Mitteltemperatur des Januar-Monats war —25,1°, das Maximum —4,1°, das Minimum —46,0°. Am Bord haben wir guten Vorrath von Lebensmitteln und fast 4500 Kubikfuß Steinkohlen.

II. Kleine Mittheilungen.

Das Postgrundstück in Wetzlar. Am 25. März 1879 hat die Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung von dem Königlich preußischen Militärfiskus für die Zwecke der Verkehrsanstalt zu Wetzlar ein Grundstück erworben, das eine ungewöhnlich reiche und wechselvolle Vergangenheit aufzuweisen hat und eng mit den stolzesten Erinnerungen der ehrwürdigen alten freien Reichsstadt an der Lahn verknüpft ist. Das Gebäude, welches ungefähr 160 Jahre alt ist und aus einem Mittelbau und zwei vorspringenden Flügeln besteht, wurde in der Zeit von 1715 bis 1718 durch den ehemaligen Kammergerichts-Präsidenten, späteren Kammerrichter Grafen Franz Adolph Dietrich von Ingelheim, erbaut. Den Platz hierzu, auf welchem sich in früheren Zeiten ein dem adligen Geschlechte von Bicken gehöriges Schulhaus befunden hatte, erwarb der Erbauer von der Stadt Wetzlar.

Nach dem Tode des Kammerrichters von Ingelheim verkaufte der Sohn desselben das Gebäude an den Nachfolger seines Vaters, den Kammerrichter Grafen

Digitized by Google

Ambros Franz von Diermont. Nach des letzteren Tode blieben die Erben über 50 Jahre im Besitz des Grundstücks, bis es im Jahre 1782 am 7. Hornung für die Summe von 6599 Gulden von dem Kammergerichtsbeisitzer Franz Wilhelm Loskant erworben wurde. Der Käufer stand auf Zureden vom Kaufe ab und überließ das Grundstück für den Steigerungspreis dem Reichskammergericht, welches am 6. November 1782 die erste Sitzung in dem neuen Gebäude abhielt. Mit der Herrichtung eines neuen Audienzsaales wurde man indessen erst gegen Ende des Jahres 1784 fertig und am 23. Dezember 1784 wurde die erste öffentliche gerichtliche Audienz in dem neuen Saale abgehalten. Der Audienzsaal befand sich im I. Stock; hier saß der Kammerrichter — in seiner Abwesenheit einer der beiden Präsidenten — mit dem Gerichtsstabe in der Hand auf einem drei Stufen hohen Podest in einem mit rothem Sammet ausgeschlagenen und goldenen Tressen besetzten Armsessel unter einem Baldachin von rothem Sammet ebenfalls mit goldenen Tressen verziert. Zu beiden Seiten des Kammerrichters saßen die Beisitzer auf roth ausgeschlagenen Bänken. Auf der rechten Seite des Baldachins befanden sich die Prokuratoren mit ihren Schreibern, auf der linken Seite die Subalternen des Gerichts. Vor den Prokuratoren saßen der Reichsfiskal und der Advocatus Fisci; hinter diesen beiden die Kammergerichts-Advokaten dem Kammergerichtsthrone gegenüber, ein Stockwerk hoch befand sich eine Gallerie für Zuhörer, welche ungefähr 80 Personen faßte.

Die Wände des Saales waren mit Bildnissen von 7 Kurfürsten geziert, darunter das des Kurfürsten von Brandenburg, nachmaligen Königs Friedrich I. von Preußen. Als nach der Auflösung des Deutschen Reiches auch dessen höchster Gerichtshof in Wetzlar sich auflösen mußte und die freie Reichsstadt Wetzlar dem preußischen Staate einverleibt wurde, ging das ehrwürdige Gebäude, nachdem es noch längere Jahre zur Aufbewahrung eines Theils des Reichskammergerichts-Archivs gedient hatte, an den Königlich preußischen Militärfiskus über, welcher es bis zum Herbste 1877 als Kaserne für einen Theil des bis dahin in Wetzlar stehenden Rheinischen Jägerbataillons benutzte.

Seit dieser Zeit hat das Reichskammergerichtsgebäude — sic transit gloria mundi! — einem Weinhändler gegen 3 Mark monatlicher Miethe zur Aufbewahrung alter Weinfässer gedient.

Hoffen wir, daß mit dem Einzuge der Post und der Telegraphie in die Räume des alten Hauses neues frisches Leben eindringen möge, und daß die vereinigten Verkehrsanstalten auch in der letzten Heimstätte des Gerichtshofes des heiligen Römischen Reichs deutscher Nation Nichts von der ihnen eigenen Schnellkraft und Beweglichkeit einbüßen!

Sir William Fothergill Cooke †. Der vor Kurzem verstorbene englische Elektriker Sir William F. Cooke hat sich sowohl um die Herstellung der ersten Telegraphenlinien in England, als um die Förderung des Telegraphenwesens im Allgemeinen mehrfach verdient gemacht. Im Jahre 1806 zu Ealing geboren, studirte der junge Cooke zu Edinburgh und diente danach fünf Jahre lang in der ostindischen Armee. Nach seiner Rückkehr legte er sich auf das Studium der Anatomie und Physiologie und studirte diese Fächer zuerst in Paris, dann in Heidelberg. Hier wurde seine Aufmerksamkeit auf die Probleme der Elektrizität hingelenkt, mit deren Lösung er sich von da an ausschließlich beschäftigte. Er konstruirte einen Telegraphen-Apparat, den er mit sich nach England nahm und für den Dienst der

Digitized by Google

Liverpool-Manchester-Eisenbahn zu benutzen sich bemühte. Dies war zwei Jahre später, als Professor Morse im vertrauten Kreise seinen Apparat vorgeführt hatte. In Verbindung mit Wheatstone gelang es Cooke, einen für praktische Zwecke brauchbaren Apparat herzustellen, und im Juni 1837 nahmen Beide zusammen das erste Patent auf einen elektrischen Telegraphen-Apparat, der sich wesentlich von dem Morse'schen Instrument unterschied. Die erste von Cooke und Wheatstone ausgeführte Telegraphenanlage wurde im Jahre 1839 fertiggestellt, und ihr folgten noch mehrere, ehe Morse im Jahre 1844 seine erste Linie von Washington nach Baltimore errichtete. Cooke erhielt 1869 die Ritterwürde und lebte seit 1871 im Ruhestand.

Philadelphia und Chicago. Die Stadt Philadelphia wird im Jahre 1882 die Jubelfeier ihres 200jährigen Bestehens feiern, da sie im Februar 1682 von William Penn am Delavarefluß gegründet wurde. Schon zwei Jahre später hatte die Niederlassung 2500 Einwohner, im Jahre 1776 bei Ausbruch der Revolution 21 667. Seitdem wuchs die Stadt sehr schnell, im Jahre 1800 zählte sie schon 70 287 Seelen, und 1820 war sie mit 119 325 Einwohnern die größte Stadt der Republik. Seitdem wurde Philadelphia zwar von New-York überholt, behielt aber den zweiten Platz und gedieh zu einer der größten Städte der Welt. Im Jahre 1850 zählte sie 408 762 und zur Zeit der Centennial-Ausstellung 1876 sogar 817 000 Einwohner, was eine Verdoppelung der Bevölkerung innerhalb 26 Jahren abgiebt. Die jetzige Einwohnerzahl wird auf mindestens 900 000 Seelen geschätzt.

Noch schneller ist Chicago gewachsen, welches erst 1837 mit 4170 Einwohnern als Stadt inkorporirt wurde, nachdem es sechs Jahre vorher am Ufer des Michigansees gegründet worden. Im Jahre 1860 zählte die Stadt 161 000, 1870 bereits 299 000, 1877 über 400 000 Einwohner, während die heutige Bevölkerung gegen 500 000 Seelen betragen soll.

Schnellste Reise über das Atlantische Meer. Die schnellsten Fahrten über das Atlantische Meer hat vor Kurzem der Dampfer »Arizona« ausgeführt, indem er die Strecke von New-York nach Queenstown in 7 Tagen 8 Stunden und 56 Minuten und die Rückfahrt in 7 Tagen 10 Stunden 22 Minuten zurücklegte.

Behandlung der Pferde. Die schweizerische Postverwaltung veröffentlicht in ihrem amtlichen Blatte nachstehende ihr aus St. Gallen zugegangene Zuschrift mit dem Bemerken, daß jedem Postpferdhalter ein Exemplar dieser Mittheilung zugesandt worden ist:

»Die großartig und vorzüglich organisirte Pariser Omnibusgesellschaft läßt bei heißer Witterung auf allen Haltestellen den ankommenden Pferden sofort mit frischem Wasser Nase und Maul waschen und — wenn die Zeit genügt — auch die ganze Vorderseite des Kopfes und die Füße.

Wer schon Zeuge war, wie die Pferde mit wahrer Begierde dem mit Wasserkübel und Schwamm bereit stehenden Manne den Kopf entgegenstrecken und dann erfrischt und gestärkt ihren anstrengenden Kurs fortsetzen, der wird den lebhaften Wunsch nicht unterdrücken können, daß auch bei uns den Pferden diese Wohlthat

Digitized by Google

erwiesen werden möchte; speziell sind es die Post-, Omnibus- und Droschkenpferde, die Reitpferde und die Pferde der Kavallerie und Artillerie, die bei anstrengendem Tempo diese Erfrischung bedürfen.

Wer ein Herz hat für das edelste unserer Nutzthiere, der versäume keinen Augenblick im Interesse des Dienstes, der Konservirung der Thiere und eines humanen Thierschutzes, dem freundlichen Rathe zu folgen und für allgemeine, offizielle und sogar polizeilich geforderte Einführung des Vorschlages seinen Einfluß geltend zu machen«.

III. Zeitschriften-Ueberschau.

1) **Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten. Nr. 35. Berlin, 29. August 1879.
Herstellung der Postwerthzeichen. I. — Personalnachrichten. — Betriebswesen. — Kleine Mittheilungen. — Ausland. — Vermischtes. — Redaktionsschalter. — Feuilleton.

2) **Das Ausland.** Ueberschau der neuesten Forschungen auf dem Gebiete der Natur-, Erd- und Völkerkunde. Von Fr. v. Hellwald. Nr. 33. Stuttgart, 18. August 1879.
Aus der Vogelwelt. I. — Ein Reisebrief von Gran Kanaria. Von Gustav Pauli (Schluß). — Die Chinesen in Australien. — Elephantenfang in Indien. — Das Sargassokraut. — Geographische Nachrichten. — Englisches Schulwesen. — Eisenbahnen in Afrika.

3) **Dr. A. Petermann's Mittheilungen aus Justus Perthes' geographischer Anstalt.** Herausgegeben von Dr. J. Brehm und Dr. M. Lindeman. 1879. VII.
Die Indianer Californiens. Von G. Gerland. — Versuch einer geographischen Darstellung einiger Pestepidemien. Von Dr. Carl Martin. — August Grisebach †. Von Oscar Drude. — Gerhard Rohlfs' Rücktritt von der Leitung der deutschen Afrika-Expedition. — Die Strombarren des Bahr el Djebel. Von Dr. Emin-Bey, Gouverneur der ägyptischen Aequatorial-Provinzen. — Die Kolonisationsfähigkeit Neu-Guineas. Von L. M. D'Albertis.

4) **Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik.** Herausgegeben von Dr. Joh. Conrad. 1879. II. Band. 2. Heft.
Ueber die wachsende Konkurrenz Nordamerikas für die Produkte der mitteleuropäischen Landwirthschaft. Von Dr. H. Paasche. — Literatur. — Der Entwurf eines neuen österreichischen Forstgesetzes. Von J. Lehr. — Miscellen.

5) **Gäa.** Achtes Heft. August 1879.
Das Prinzip von der Erhaltung der Kraft. Von Dr. am Ende (Schluß). — Die physische Beschaffenheit der Mondoberfläche. Von Dr. Hermann J. Klein. — Sonne und Mond als Motoren und Anordner der beweglichen Bestandtheile der Erde. Von Prof. Dr. Heinrich Schmick (Schluß). — Periodizität in der Geschichte der Sonnensysteme; keine Erstarrung und kein allgemeiner Tod in alle Ewigkeit. Von Dr. H. Emsmann. — Der Ausbruch des Aetna in den Monaten Mai und Juni 1879. — Die partiale Mondfinsterniß am 28. Dezember 1879. — Astronomischer Kalender für den Monat Dezember 1879. — Neue naturwissenschaftliche Beobachtungen und Entdeckungen. — Vermischte Nachrichten. — Literatur.

Herausgegeben im Auftrage der Kaiserlichen Post- und Telegraphenverwaltung.

Gedruckt Berlin in der Reichsdruckerei.

Digitized by Google

Archiv für Post und Telegraphie.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

№ 17. Berlin, September. 1879.

Inhalt: I. Aktenstücke und Aufsätze: 65. Sir Rowland Hill †. — 66. Betriebsergebnisse des Zeitballdienstes im Inlande und im Auslande. — 67. Ueber die Veränderung der Konstanten der Meidinger'schen Elemente. — 68. Statistik der schweizerischen Postverwaltung für das Jahr 1877. — 69. Der Simplon-Tunnel. — 70. Vorgeschichtliche Bauwerke in Peru.

II. Kleine Mittheilungen: Flaschenpost. — Brieftauben an Bord eines Schiffes. — Spanische Telegraphenstatistik für 1877. — Das Post- und Telegraphenwesen Peru's im Jahre 1877. — Ein neuer Verkehrsweg nach Central-Nordamerika. — Zur Nordenskjöld'schen Polar-Expedition. — J. G. Bennett's Polar-Expedition. — Der Aetna-Ausbruch vom Ende Mai 1879.

III: Zeitschriften-Uebersicht.

I. Aktenstücke und Aufsätze.

65. Sir Rowland Hill †.

Im Jahre 1837 erschien bei dem Buchhändler Charles Knight in London eine Flugschrift unter dem Titel: Post Office Reform, its Importance and Practicability. Die Reformvorschläge, denen der Verfasser dieser Schrift mit großer Lebhaftigkeit das Wort redete, verlangten nicht weniger als eine vollständige Umgestaltung des englischen Postwesens, indem sie statt des theuren, nach dem Maße der Entfernung und dem Inhalte der Sendung vielfach abgestuften Briefportos den einheitlichen Portosatz von einem Penny für alle Briefe innerhalb des vereinigten Königreichs bis zum Gewichte von einer halben Unze forderten und dem dadurch zu erwartenden Einnahmeausfall durch Vereinfachungen des technischen Dienstes, sowie durch massenhafte Vermehrung der Korrespondenz zu begegnen versprachen.

Jüngeren Fachgenossen wird es schwerlich gelingen, sich das Staunen zu vergegenwärtigen, welches diese Vorschläge hervorriefen. Durch eine lange Reihe von glänzenden Fortschritten auf dem Gebiete des Postwesens ist die Zeit, in welcher auch außerhalb Englands das Briefporto nicht nach dem Gewicht, sondern nach dem freien Ermessen des den Brief befühlenden Postbeamten erhoben wurde, weit abgerückt aus der Erinnerung des jetzt lebenden Geschlechts. Während in Preußen,

Digitized by Google

Dank der gediegenen Ordnung, welche unser Posttaxwesen durch das Portotaxregulativ von 1824 erfahren hatte, Willkürlichkeiten dieser Art schon lange abgeschafft worden waren, berechtigte und verpflichtete das englische Reglement noch im Jahre 1837 jeden Postbeamten, sich vor der Austaxirung der Briefe zu vergewissern, ob in demselben mehr als ein Blatt enthalten war; die Beamten waren angewiesen, sich durch Befühlen oder durch Annäherung an ein Licht möglichst genaue Kenntniß vom Inhalte der Briefe zu verschaffen, um für jede einzelne Einlage, mochte sie noch so leicht sein, das volle Briefporto zum Ansatz zu bringen. Beamten, welche sich die zu dieser Verrichtung unumgängliche Feinfühligkeit mühsam erworben hatten, konnte der Gedanke, künftig das Porto einfach nach dem Gewichte zu erheben, nur wie eine plumpe Profanation ihrer Geheimwissenschaft erscheinen. Noch befremdlicher mußte es sie berühren, an die Stelle der zahlreichen Taxsätze, die theils nach dem Maße der Entfernung zwischen dem Abgangs- und dem Bestimmungsorte, theils nach den dabei in Betracht kommenden Transportmitteln, theils nach anderen mehr oder minder schwerverständlichen Bestimmungsgründen kunstvoll in die Höhe geschraubt waren, einen einzigen unerhört niedrigen Portosatz treten zu sehen. Als Uebermaß dilettantischer Keckheit aber mochte jeden wohlgeschulten Postmann damaliger Zeit die Naivetät entrüsten, mit welcher der Verfasser das ganze so umständliche, mühevolle und verantwortliche Enkartiren und Zutaxiren der Briefe mit einem Federstriche über den Haufen zu werfen sich vermaß, indem er die Postgefälle durchgängig vermittels gestempelter Briefumschläge im Voraus zu entrichten empfahl.

Dilettantischer Keckheit; denn der Urheber aller dieser kühnen Reformpläne war, wie er selbst eingestand, auf dem postalischen Gebiete ein Laie in des Wortes verwegenster Bedeutung. Rowland Hill, so nannte sich der Verfasser der Flugschrift, machte kein Hehl daraus, keine fachmännischen Kenntnisse vom Postwesen zu besitzen; ja er erkannte ausdrücklich an, niemals einen Fuß in das Innere einer Poststube gesetzt zu haben. Was man über den bis dahin wenig bekannten Mann erfuhr, lief darauf hinaus, daß er der Sohn eines Schulmeisters und selbst Schulmeister gewesen sei, durch die eigenthümliche, von allem Hergebrachten abweichende Einrichtung seiner Schule Aufsehen erregt, sich aber vor einigen Jahren aus Gesundheitsrücksichten genöthigt gesehen habe, die Leitung seiner Anstalt niederzulegen, und daß er seitdem als Schriftführer eines Vereins für die Verbreitung von nützlichen Kenntnissen, der Society for the Diffusion of Useful Knowledge, sich mit mancherlei Verbesserungsvorschlägen, wie z. B. der allmählichen Abschaffung des Pauperismus, der Kolonisation von Süd-Australien und ähnlichen weitabliegenden Plänen beschäftige. Daß diese Bruchstücke seines Lebenslaufs nicht besonders geeignet waren, dem dreisten Neuerer die Sympathien der englischen Postbeamten zu erwerben, braucht kaum besonders bemerkt zu werden.

In der That gab es selbst für solche Fachleute, deren Gedankenkreis sich mit dem Inhalte der amtlich anzuwendenden Normen nicht vollständig deckte, Vieles in Rowland Hill's Schrift, was ihnen geradezu phantastisch vorkommen mußte. Auf genaue Belege gestützt, vertrat diese Schrift den anscheinend handgreiflichen Widersinn, daß die Kosten der Beförderung eines Briefes von der Länge der Beförderungsstrecke unabhängig seien. Sie behauptete, und sie berief sich hierfür auf Beweise, daß die vorgeschlagene unerhörte Herabsetzung der Portogefälle binnen Kurzem eine bedeutende Mehreinnahme zur Folge haben müsse. Gegenüber der nachgewiesenen That-

Digitized by Google

sache, daß sich die Zahl der in England postmäßig beförderten Briefe während des letzten Jahrzehnts wenig oder gar nicht vergrößert hatte, wagte diese Schrift von der Einführung der geforderten Reformen eine Vermehrung der Korrespondenz auf das Fünf- oder Sechsfache in Aussicht zu stellen. Die Vermessenheit dieser Aufstellungen trat um so deutlicher an den Tag, als der Verfasser sich offenbar durch eindringendes Studium aller über das Postwesen Englands erschienenen parlamentarischen und sonstigen Aktenstücke nach Kräften unterrichtet zu haben schien; auch war die Schreibart seiner Broschüre bei aller Kürze klar, der Inhalt wohl geordnet und der Stil frei von der Phrasenhaftigkeit, hinter der sich die Gedankenarmuth wohlfeiler Reformvorschläge sonst zu verstecken liebt.

Wie getheilt aber auch die Gefühle der englischen Postwelt sein mochten: die englische Nation begriff sofort, daß ihr in dieser Schrift auf einem für die Volkswohlfahrt unermeßlich wichtigen, lange vernachlässigten Gebiet ein nützlicher Fortschritt angerathen wurde, und durch ganz England erhob sich das Verlangen, die von Rowland Hill befürwortete Postreform ausgeführt zu sehen. Seit Jahrhunderten an die öffentliche Diskussion öffentlicher Angelegenheiten gewöhnt, begannen die Regierung, das Parlament und die Presse Englands eine Erörterung über das Für und Wider der Hill'schen Vorschläge, an welchen Rowland Hill selbst in einer Reihe von öffentlichen Briefen an den damaligen General-Postmeister, Grafen von Lichfield, und in den Vorreden und Nachträgen zu den rasch folgenden Auflagen seiner Flugschrift sich lebhaft betheiligte. Mit einer für die Reife seines Geistes wie für die Tiefe seiner Ueberzeugung gleich bezeichnenden höflichen Ruhe tritt der Reformer vor seine Gegner. Er benutzt die erste Gelegenheit, dem General-Postmeister öffentlich seinen Dank auszusprechen für die Zuvorkommenheit, welche ihm bei jedweder persönlichen oder schriftlichen Mittheilung zu Theil werde. Auch wo er scharfe Angriffe abzuwehren hat oder selbst kräftig vorzugehen genöthigt ist, wird er nie bitter oder persönlich. Lord Lichfield hatte im Parlament gesagt, die Vermehrung der Korrespondenz müsse, um den Ausfall der Portos zu decken, mindestens das Zwölffache ihres derzeitigen Betrages erreichen, und hatte daran die Bemerkung geknüpft, das ganze General-Postgebäude würde für diesen Fall nicht ausreichen, um die Beamten und die Briefe aufzunehmen. »Ich bin sicher«, erwidert Rowland Hill, »daß Eure Herrlichkeit keinen Augenblick zögern wird, Sich darüber zu entscheiden, ob in diesem großen und gewerbfleißigen Lande die Größe des Postgebäudes sich nach dem Umfange der Korrespondenz, oder der Umfang der Korrespondenz nach der Größe des Postgebäudes zu richten hat«. Gleich schlagend ist seine Entgegnung auf den Einwand, daß seine Vorschläge der nöthigen Fachkenntniß entbehrten. Fachmänner, sagt er, sind die natürlichen Wächter gegen unbedachte Neuerungen, aber sie kommen durch lange Gewöhnung an das Bestehende leicht in die Lage, vorhandene Fehler und Mängel zu übersehen. Deshalb sind sie wenig geneigt, an die Möglichkeit von Verbesserungen zu glauben und besonders argwöhnisch gegen Reformvorschläge eines Nichtfachmannes. Die Forderung, daß solche Vorschläge sich ohne Weiteres mit der bestehenden Geschäftsbehandlung decken sollen, ist unweise, denn dadurch werden alle Aenderungen, auch die vortheilhaftesten, von vornherein ausgeschlossen.

Die englischen Portosätze jener Zeit waren von einer Höhe, die es dem Unbemittelten nicht blos erschwerte, sondern in den meisten Fällen geradezu verwehrte, sich der Post zu bedienen. Taxen von mehr als einem Schilling für den einfachen

Digitized by Google

Brief gehörten innerhalb Englands nicht zu den Seltenheiten. Rowland Hill war in seiner Jugend selbst oft genug Zeuge davon gewesen, mit welcher Sorge seine Mutter der Ankunft des Postboten entgegensah, weil sie nicht wußte, ob Geld genug im Hause sei, um etwa eingehende Briefe zu bezahlen. In seiner Flugschrift verweilt er mit Nachdruck bei den sittlichen Nachtheilen, welche die Erschwerung des Briefverkehrs für die ärmeren Klassen der Bevölkerung nach sich zieht. Durch die Arbeitsverhältnisse nicht selten genöthigt, das elterliche Haus in früher Jugend zu verlassen, wird der Arbeiter durch die unerschwinglich hohen Portosätze entweder von dem Verkehr mit seinen Angehörigen abgeschnitten und dadurch der Segnungen beraubt, welche der Zusammenhang mit der Familie in sich schließt, oder auf den Weg der Uebertretung und Umgehung des Gesetzes gedrängt und so in seiner Rechtschaffenheit und seinem bürgerlichen Gewissen geschädigt. Es ist für Hill's Stellung bezeichnend, daß diese sittliche Seite der Frage für ihn die weitaus wichtigste ist. Für ihn handelte es sich in erster Linie darum, Jedermann im Lande einen ungehinderten schriftlichen Verkehr auf gesetzlichem Wege zu ermöglichen. Hierzu erklärte er den Staat als Inhaber des Postmonopols moralisch für verpflichtet. Den Bedenken über den finanziellen Erfolg der Maßregel sucht er zwar nach Kräften durch den Hinweis auf die voraussichtlich eintretende großartige Vermehrung der Korrespondenz zu begegnen. Allein es läßt sich deutlich wahrnehmen, daß er Bedenken dieser Art überhaupt nicht für durchgreifend hielt. Selbst wenn die bisherige Reineinnahme der Postverwaltung ganz wegfallen, ja wenn die Postverwaltung selbst mit einigem Schaden arbeiten sollte, schienen ihm der sittliche Nutzen der Maßregel und die indirekten Vortheile, welche das gesammte wirthschaftliche und geistige Leben der Nation daraus ziehen mußten, weitaus zu überwiegen.

Die vorgeschlagene Reform, sagt er am Schlusse der Flugschrift, wird, wenn die Staatsregierung sie in die Hand nimmt, auf keinen Widerstand stoßen. Ihr Zweck ist nicht, die politische Macht dieser oder jener Partei zu erhöhen, sondern die verschiedensten religiösen und politischen Richtungen und alle Klassen der Bevölkerung, von den höchsten bis zu den niedrigsten, gleichmäßig zu fördern. Den Reichen wie den minder Wohlhabenden wird die Portoreform wegen der damit verbundenen Erleichterung für ihren Briefverkehr willkommen sein. Den Mittelklassen bringt sie Befreiung von einer drückenden und ärgerlichen Abgabe, die sie mit Widerstreben entrichten, deren Betrag sie zu überschätzen geneigt sind, weil sie so häufig wiederkehrt, und der sie sich auf jede Weise zu entziehen suchen. Den Aermeren bietet sie die Möglichkeit, mit entfernten Freunden und Verwandten in Verkehr zu bleiben, wovon sie jetzt ausgeschlossen sind. Sie wird dem Handel neuen Schwung verleihen, zahllosen Untersuchungen zu Betrügereien vorbeugen und einen wichtigen Schritt zur allgemeinen Volkserziehung bilden, um so wichtiger, als für diesen Zweck nichts weiter verlangt wird, als die Beseitigung eines selbst geschaffenen Hindernisses, welches der Ausbreitung der Volkserziehung im Wege steht.

Die männliche Ruhe, mit welcher Rowland Hill seine Sätze gegen die zahlreichsten Angriffe vertheidigte, die Gewandtheit und Reife, die sich in seinen Aeußerungen vor der parlamentarischen Untersuchungskommission und im öffentlichen Verkehr mit Gegnern und Freunden der Reform kund gaben, zogen mehr und mehr die Aufmerksamkeit der leitenden Kreise Englands auf seine bedeutenden Fähigkeiten. Als am 10. Januar 1840 — einem Tage, den Sir Rowland Hill bis in sein spätes Alter im Kreise seiner Freunde festlich zu begehen pflegte — die Postreform

Digitized by Google

zum Gesetz erhoben worden war, verlangte die öffentliche Meinung, daß die Durchführung der großen Maßregel in die Hand ihres Urhebers gelegt werde. Zögernd und halb ging die Regierung auf diesen von allen Seiten ausgesprochenen Wunsch ein, indem sie Rowland Hill das Anerbieten machte, auf zwei Jahre für ein Jahresgehalt von 500 Pfd. Sterl. in die Postverwaltung einzutreten. Hill lehnte dieses Ansinnen ab und erbot sich, ohne Entschädigung die Ausführung des Reformplans in die Hand zu nehmen. Daraufhin wurde er von der Regierung ersucht, sich der Sache gegen ein Jahresgehalt von 1500 Pfd. Sterl., allein unter Vorbehalt der Entlassung nach zwei Jahren, anzunehmen. Um der Sache zu nützen, ging R. Hill auf dies Anerbieten ein und förderte trotz der größten Schwierigkeiten innerhalb des kurzen Zeitraums, der ihm gesetzt war, die Reform des britischen Postwesens in unerwarteter Weise, bis ein Wechsel der Parteien in der Besetzung des Ministeriums seine Entlassung zur Folge hatte. Erst im Jahre 1846 ward er wieder in eine amtliche Stellung berufen, diesmal im General-Postamt selbst, wo er dann 18 Jahre lang, anfangs unter dem Titel eines Sekretärs des General-Postmeisters, und von 1854 ab als dirigirender Sekretär der Postverwaltung seine ganzen Geistesgaben der Durchführung seines bahnbrechenden Gedankens zu widmen vermochte.

Als ihn im Jahre 1864 eine Meinungsverschiedenheit mit dem neu ernannten General-Postmeister, Lord Stanley of Alderley, veranlaßte, seinen Abschied zu erbitten, zeigte sich, in welch reichem Maße seine hohen Verdienste von der Königin und der ganzen Nation gewürdigt wurden. Durch Verleihung des Bathordens als Sir Rowland Hill in den Ritterstand erhoben, ward er nicht nur mit Belassung seines Diensteinkommens von 2000 Pfd. Sterl. in den Ruhestand versetzt, sondern auf eine besondere Regierungsvorlage ward ihm noch überdies durch Parlamentsbeschluß eine Nationalbelohnung von 20 000 Pfd. Sterl. zuerkannt. Eine Summe von 13 000 Pfd. Sterl. war ihm bereits nach seiner früheren Entlassung im Wege öffentlicher Subskription vom britischen Handelsstand als Zeichen öffentlicher Dankbarkeit überreicht worden. Erwähnen wir überdies, daß ihm die Society of Arts ihre goldene Medaille, die Universität Oxford den Grad eines Ehrendoktors der Rechte verlieh, so wird man behaupten dürfen, daß Rowland Hill die Bitterkeit jenes alten Wortes, welches Undank der Welt Lohn nennt, nicht an sich zu empfinden gehabt hat. Er selbst hat wiederholt darüber gescherzt, daß Titel und Pensionen, die er in seiner Jugend auf das Eifrigste bekämpft habe, ihm im Alter reichlich zugefallen seien. Die größte Freude scheint ihm die seltene Auszeichnung des Ehrenbürgerrechtes der City von London bereitet zu haben, das ihm auf Beschluß des Gemeinderaths wenige Wochen vor seinem Tode zuerkannt wurde. Hoch bejahrt und bereits von schwacher Gesundheit vergoß der Greis beim Empfange der Deputation, welche ihm das goldene Kästchen mit dem Ehrenbürgerbriefe überbrachte, Thränen der Rührung, ohne Worte finden zu können, sein Sohn las die Erwiderung vor. Jetzt, da er reich an Jahren (er war 1795 geboren und hat somit 84 Jahre vollendet) und an Ehren abgerufen worden ist, hat ihm England in der Westminster-Abtei eine Ruhestätte unter den größten Namen der britischen Nation bereitet.

Rowland Hill gehört zu jenen selfmade men, die sich durch die eigene Geisteskraft und Charakterstärke zu segensreicher Wirksamkeit emporarbeiten. Frühzeitig an Ernst und Beharrlichkeit gewöhnt, verdankt er den großen Erfolg seines Lebens nicht einem Zufall, der ihn einen glücklichen Gedanken finden und verwerthen ließ,

Digitized by Google

sondern gestützt einerseits auf die sorgsam ausgebildete Anlage zu systematischem und logischem Denken, andererseits auf anhaltende und gründliche Beobachtung der wirklichen Bedingungen des nationalen Lebens, war er zu einer richtigen Einsicht in das Wesen und die Triebfedern des Verkehrs und in die Aufgaben der modernen Verkehrsanstalten durchgedrungen, die ihm den Schlüssel in das Labyrinth der Praxis darbot. Ein Idealist im edelsten Sinne des Worts sah er im Postwesen vorzugsweise das mächtige civilisatorische Werkzeug (a powerful engine of civilisation, nennt es seine Flugschrift), dem eine hervorragende Rolle in dem großen Werke der Volkserziehung obliegt. Diesen sittlichen und intellektuellen Nutzen der Postanstalt, der in seiner Heimat lange über pekuniären Gesichtspunkten vernachlässigt worden war, nahm er zum Ausgangs- und Zielpunkt für seine Reformbestrebungen: tief durchdrungen davon, daß Alle durch die Möglichkeit des schriftlichen Gedankenaustausches gefördert werden müßten, strebte er die Post Allen zugänglich und dienstbar zu machen, und er gelangte so zu Vorschlägen, die sich nicht blos für England bewährt haben, sondern von denen die ganze Gestaltung des modernen Verkehrslebens nachhaltig berührt worden ist.

Rowland Hill's Portoreform war eine zunächst nur auf England beschränkte Maßregel; ihre Durchführung ist im britischen Inselreich ebenso sehr durch die Besonderheit seiner geographischen Lage, als durch den Reichthum der englischen Nation begünstigt worden, welcher ihr gestattete, eine Reihe von Jahren hindurch den nicht unbedeutenden Einnahmeausfall zu ertragen, welchen die Verwirklichung des Vorschlages thatsächlich nach sich zog. Allein die Wirkungen der Reform sind nicht auf England beschränkt geblieben. Eine Reihe derjenigen Sätze, die Hill in seiner Flugschrift aufgestellt hat, sind seitdem Gemeingut des Verkehrslebens aller Nationen geworden; sie haben anfangs durch Einzelabkommen, dann durch größere Vertragsgemeinschaften Eingang in den internationalen Verkehr erlangt, und gegenwärtig ist ihnen durch den Weltpostverein ein Wirkungsgebiet von einer Größe erschlossen, wie es sich ihr Urheber auch im kühnsten Fluge seiner Ideen schwerlich so ausgedehnt vorgestellt haben wird.

Man mag darüber streiten, ob Rowland Hill bei der Durchführung seiner Reformen überall die richtigen Wege eingeschlagen und das rechte Maß eingehalten hat. Unverkennbar ist, daß die finanziellen Erfolge des Pennyportos lange Zeit hindurch den Erwartungen nicht entsprochen haben, welchen er sich hinsichtlich der Vermehrung des Verkehrs hingab. Auch in anderen, die Technik des Postdienstes betreffenden Punkten haben seine Entwürfe durch die unerbittlichen Thatsachen der Praxis manche Zurechtweisung erfahren. Allein dadurch wird seine hervorragende Bedeutung für die Geschichte des modernen Verkehrs nicht beeinträchtigt. So lange es Posten giebt, wird Rowland Hill als der Urheber einer Reihe von durchgreifenden Verbesserungen dieses wohlthätigen Instituts gefeiert werden. Namentlich in den Kreisen der Angehörigen der Post verdient der Name des Mannes in Ehren zu bleiben, der, wie Keiner vor ihm, die ideale Seite der Postanstalt und den civilisatorischen Beruf ihrer Beamten erkannt und erkennen gelehrt hat.

Digitized by Google

66. Betriebsergebnisse des Zeitballdienstes im Inlande und im Auslande.

Von Herrn Telegraphensekretär Linz in Berlin.

Nachdem in Nr. 5 des Archivs für Post und Telegraphie für 1879 die Ergebnisse des Betriebes der deutschen Zeitballstationen mitgetheilt wurden, erscheint es von Interesse, vergleichsweise die Betriebsergebnisse auch einiger auswärtigen, gleichartigen Einrichtungen ins Auge zu fassen.

Im Nachstehenden sind diejenigen Zeitballstationen betrachtet, über deren Betrieb innerhalb eines längeren Zeitraums vollständige und regelmäßige Veröffentlichungen stattgefunden haben. Diese Voraussetzung trifft zu von den amerikanischen Stationen einzig für diejenige zu Boston, von den englischen Stationen für jene zu Greenwich, Deal und für Melbourne (Williamstown) in Australien.

Der Dienst der Zeitballstation zu Greenwich stellt die denkbar günstigste Form des Betriebes insofern dar, als das Zeitballgerüst sich auf den Baulichkeiten der Sternwarte selbst befindet, und der Signalball von einer der Hauptuhren der Sternwarte unmittelbar automatisch ausgelöst wird; dagegen ist nicht außer Acht zu lassen, daß bei der Greenwicher Einrichtung das Aufziehen des Balles bei starkem Winde nicht rathsam ist.

Die im Betriebe der Zeitballstation zu Greenwich vorgekommenen Fehlsignale sind daher zu trennen in solche, welche durch Wetterstörungen, und in solche, welche durch Betriebsstörungen veranlaßt worden sind.

Die Ergebnisse für die Jahre 1870 bis 1877 sind hiernach folgende:

Zeitball zu Greenwich.

	Gelungene Signale. Prozent.	Fehlsignale durch Wetterstörungen. Prozent.	Fehlsignale durch Betriebsstörung. Prozent.	Bemerkungen.
1870	97,5	2,2	0,3	
1871	97,2	2,8	—	
1872	96,9	2,8	0,3	
1873	97,2	2,2	0,6	
1874	98,3	1,7	—	
1875	97,5	1,9	0,6	
1876	97,3	1,9	0,8	
1877	98,3	1,1	0,6	
Durchschnitt	97,5	2,1	0,4	

Die Zeitballstation zu Deal wird von Greenwich aus mittels einer etwa 100 engl. Meilen = 160 km langen oberirdischen Leitung in Betrieb ge-

Digitized by Google

halten. In den Störungen dieser Leitung ist mithin ein ferneres Moment für Fehlsignale vorhanden; geringere Störungen verhindern häufig die wirksame Auslösung des Zeitballs, lassen jedoch den beobachtenden Beamten eine Bewegung der Apparate erkennen, so daß dieser Beamte im Stande ist, unmittelbar nachher den Ball mit der Hand auszulösen. Faßt man die solchergestalt noch annähernd genau gegebenen Signale nicht als Fehl-, sondern als Nachhülfssignale auf, so lassen sich die Gesammtergebnisse des Zeitballdienstes in Deal nach den Prozentsätzen des Gelingens bz. der Ursache des Mißlingens in 4 Reihen ausdrücken, wie es in der nachfolgenden Zusammenstellung geschehen ist.

Zeitball zu Deal.

	Prozentsatz der richtigen automatischen Signale.	Prozentsatz der ungenauen Nachhülfe-Signale.	Prozentsatz der Fehlsignale durch Leitungs- oder Betriebsstörungen.	Prozentsatz der Fehlsignale durch Wetterstörungen.
1866	83,3	7,7	4,8	4,2
1867	83,3	8,2	4,9	3,6
1868	92,4	3,8	2,4	1,4
1869	82,5	10,7	5,7	1,1
1870	89,4	4,9	3,8	1,9
1871	90,7	4,9	4,1	0,3
1872	90,5	2,9	4,3	—
1873	86,4	10,2	1,8	1,6
1874	81,5	14,6	2,3	1,6
1875	71,5	18,8	6,1	3,6
1876	92,4	1,7	4,2	1,7
1877	90,1	6,9	2,2	0,8
Durchschnitt	86,2	7,9	3,9	2,0
	94,1			

In den Veröffentlichungen bezüglich des Dienstes der Zeitballstation zu Melbourne ist eine Trennung der Fehlsignale, je nachdem dieselben durch Leitungs- und Betriebsstörungen, oder durch Wetterunbilden verursacht waren, nicht vorgenommen; es ist daher in der nachstehenden Zusammenstellung nur der Prozentsatz der Fehlsignale überhaupt angegeben.

Zeitball zu Melbourne (Williamstown)

im Jahre 1874:	Fehlsignale	7,0	Prozent,
» » 1875:	»	4,3	»
» » 1876:	»	8,6	»
» » 1877:	»	4,6	»
	durchschnittlich.....	6,1	Prozent.

Digitized by Google

Was endlich die neu eingerichtete amerikanische, von der Sternwarte des Harvard-College zu Cambridge mittels einer Leitung von mehreren Kilometern Länge betriebene Zeitballstation zu Boston anbetrifft, so hat der Dienst derselben während des Jahres 1878 nachstehende Ergebnisse geliefert:

Zeitball zu Boston 1878.

Richtige Signale	89	Prozent.
Verfehlte, aber 5 Minuten nachher richtig nachgeholte Signale	7	»
Telegraphisch verfehlte, aber durch unmittelbare Nachhülfe mit der Hand an Ort und Stelle ermöglichte Signale	1	»
Fehlsignale (durch Betriebs- oder Wetterstörungen)	3	»

Werden mit den angeführten Ergebnissen diejenigen verglichen, welche in der Zeit vom 1. November 1877 bis zu Ende des Jahres 1878 an den drei gegenwärtig im Betriebe befindlichen Zeitballstationen des Deutschen Reiches beobachtet worden sind, nämlich:

in Cuxhaven	0	Prozent	Fehlsignale	überhaupt,
in Bremerhaven	0,5	»	»	»
in Neufahrwasser	1,6	»	»	»

so wird man zugestehen müssen, daß der deutsche Zeitballdienst sich neben dem Signaldienst anderer Länder recht wohl sehen lassen kann. Es ist hierbei ferner zu bedenken, daß die Zeitbälle zu Cuxhaven und Bremerhaven mindestens dieselben Wetterunbilden wie die englischen Zeitbälle zu erdulden haben, daß aber der Zeitball zu Neufahrwasser noch ungünstiger als jene dasteht, namentlich wegen der hinzukommenden Störungen durch Vereisung.

Das obige so sehr günstige Ergebniß des deutschen Zeitballbetriebes ist einerseits der Zweckmäßigkeit der Mechanismen, andererseits dem Umstande zuzuschreiben, daß die Auslösung der deutschen Zeitbälle nicht, wie es bei den gleichartigen englischen und amerikanischen Einrichtungen der Fall ist, durch eine astronomische Uhr automatisch mittels längerer oberirdischer Leitungen stattfindet, sondern daß die Signalgebung nach den Angaben einer guten astronomischen Pendeluhr, deren Gang von der nächstgelegenen Sternwarte durch telegraphische Signale täglich kontrolirt wird, an Ort und Stelle mittels einer sehr kurzen Leitung und durch die Hand eines Beamten zur Ausführung gelangt, so daß ein Mißlingen der Signalübermittelung in Folge von Leitungsstörungen vollständig ausgeschlossen ist.

Es ist die Frage aufgeworfen worden, ob die mit der Hand gegebenen, scheinbar sehr regelmäßig zur vorgeschriebenen Zeit übermittelten Signale auch in Wirklichkeit den automatisch gegebenen Signalen in Bezug auf ihre Genauigkeit nicht nachstehen. Zur befriedigenden Beantwortung dieser Frage ist ein ausreichendes Material dadurch vorhanden, daß die Signalgebung einer der deutschen Zeitballstationen (derjenigen zu Neufahrwasser) während eines mehrmonatlichen Zeitraumes von zwei, von einander unabhängigen Beobachtern fortgesetzt auf ihre Genauigkeit hin überwacht worden ist.

Diese regelmäßige, einerseits von dem Astronomen der naturforschenden Gesellschaft zu Danzig, andererseits von dem Director der Königlichen Navigationsschule

Digitized by Google

zu Danzig ausgeübte Ueberwachung hat ein durchaus befriedigendes Ergebniß geliefert; es ist durch dieselbe dargethan, daß mit Ausnahme zweier Fälle, in welchen allerdings in Folge unrichtigen Ablesens der von der astronomischen Uhr gezeigten Zeit der Zeitball fehlerhaft ausgelöst wurde, die Signalgebung eine durchaus tadellose war, indem entweder der vorgeschriebene Zeitpunkt für den Fall des Balles von 0° 0′ 0″ Ortszeit, bz. Greenwicher Zeit absolut eingehalten wurde, oder die beobachtete Abweichung innerhalb der zulässigen Grenze von $^1/_6$ Sekunde blieb.

Aus dem bisher Betrachteten dürfte wohl zur Genüge hervorgehen, daß der junge deutsche Zeitballdienst den älteren gleichartigen Einrichtungen in anderen Ländern mit Fug und Recht als ebenbürtig sich zur Seite stellen kann.

Der Bau der in der Ausführung begriffenen vierten deutschen Zeitballsäule zu Swinemünde schreitet inzwischen so rüstig vorwärts, daß die Inbetriebnahme der neuen Zeitballstation im Laufe des Herbstes in Aussicht steht.

67. Ueber die Veränderung der Konstanten der Meidingerschen Elemente.

Von Herrn Telegraphensekretär Grimmert in Trier.

Bei den in der deutschen Reichs-Telegraphenverwaltung benutzten Meidingerschen Elementen sind es hauptsächlich zwei Vorgänge, welche fortwährend die Konstanten des Elementes — elektromotorische Kraft und Widerstand im Element — verändern. Einmal überzieht sich der Zinkring mit einem schwärzlichen, bz. bräunlichen Niederschlag von metallischem Kupfer und sodann wird durch die Zerlegung des Kupfervitriols in seine Bestandtheile unter Bildung von Zinkvitriol durch Auflösung des metallischen Zinks die Menge des aufgelösten Zinkvitriols in der Flüssigkeit stetig vermehrt.

In geringerem Maße sind außerdem diese Konstanten abhängig von der Menge des in der Flüssigkeit aufgelösten Kupfer- und Zinkvitriols, von der Höhe, bis zu welcher die Lösung des Kupfervitriols ansteigt, und zwar wegen der verschiedenen Leitungsfähigkeit der beiden Flüssigkeiten, wegen der elektrischen Einwirkung derselben auf einander und auf die in ihnen befindlichen Erregerplatten, nämlich die mit Kupfer überzogene Bleiplatte und der Zinkring.

Die Bildung des Kupferniederschlages auf den Zinkringen läßt sich nicht vermeiden. In Arbeitsstrombatterien wird in der Regel mehr Kupfervitriol gelöst, als durch die nur zeitweilige Absendung von Strömen beim Telegraphiren elektrolytisch zerlegt wird; die Kupfervitriollösung steigt in Folge dessen bis zum Zinkringe auf und wird dort chemisch zersetzt. In Ruhestrombatterien ist die elektrolytische Zersetzung der Kupfervitriollösung nur auf kurze Zeit durch die Unterbrechung des Stromes während der Oeffnung der Taste beim Telegraphiren unterbrochen, die Flüssigkeit auf einige Centimeter unterhalb des Zinkringes enthält kein gelöstes Kupfervitriol, ist farblos, und es kann anscheinend kein Kupfervitriol durch Diffusion zum Zinkringe gelangen. Dennoch erscheint auch hier der Zinkring schon nach kurzer Zeit mit Kupferniederschlag bedeckt; es werden demnach kleine, dem Auge unsichtbare Mengen Kupfervitriol zum Zink geführt entweder durch den Strom selbst

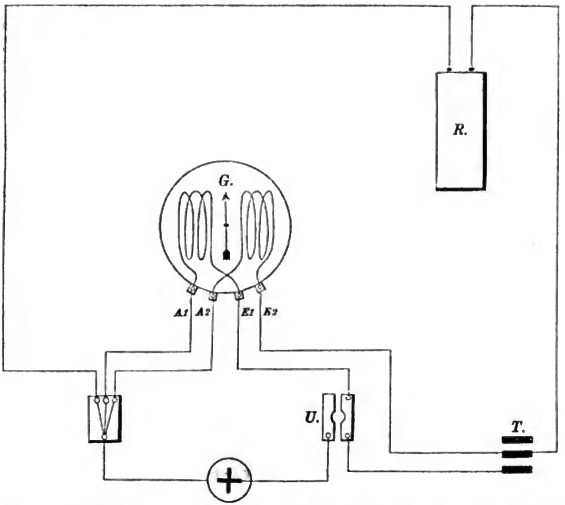
Digitized by Google

oder durch die in Folge der Elektrolyse leichter gewordene, aufsteigende Kupfervitriollösung.

Die Beschaffenheit des Stromes selbst ist von wesentlichem Einfluß auf den Kupferniederschlag am Zinkringe: ist der Widerstand der Leitung gering, der Strom also stark, von großer Dichte, so erscheint der Niederschlag, namentlich bei Ruhestrombatterien, flockig, locker, von großem Umfange, auf den Ringen der Arbeitsstrombatterien dichter und fester, auf denjenigen der Hughesbatterien von geringem Umfange, aber körnig und sehr fest anhaftend, im letzteren Falle wahrscheinlich in Folge der kurzen, schnell auf einander folgenden, stoßartig wirkenden Hughesströme.

Um nun zu ermitteln, welchen Einfluß die stetige Vermehrung des schwefelsauren Zinkoxyds (Zinkvitriols) in der Flüssigkeit, sowie die Bildung des beschriebenen Kupferniederschlages auf die Konstanten, also auf den wesentlichen Widerstand und die elektromotorische Kraft der Elemente ausüben, wurde eine Reihe von Messungen der Konstanten von Elementen verschiedener Batterien vorgenommen. Die Messung des Widerstandes geschah nach der vom österreichischen Telegraphenbeamten Discher im Journal télégraphique Nr. 28 Jahrgang 1877 beschriebenen Methode.

Die Messung wird nach dieser Methode mittels eines Differentialgalvanometers und eines Rheostaten ausgeführt. Die behufs Vornahme der Messungen eingerichtete Schaltung ist in nachstehender Skizze veranschaulicht.



Von dem Kupferpole des zu untersuchenden Elements gehen drei Stromwege über den Umschalter U zum Zinkpole desselben; von demselben führt:

der erste über die Umwindungen A_1 E_1 des Differentialgalvanometers G,

Digitized by Google

der zweite über die Umwindungen A_2 E_2 desselben Differentialgalvanometers und die Taste T,
der dritte über den Rheostaten R und die Taste T.

Der zweite und dritte Stromweg sind nur geschlossen beim Druck der Taste T, alle drei Stromwege nur beim Einsetzen des Stöpsels in den Umschalter U.

Wird zunächst nur der Stöpsel in den Umschalter U eingesetzt, so ist das Element durch die Umwindungen A_1 E_1 des Differentialgalvanometers geschlossen, und die Nadel wird abgelenkt. Wird nun die Taste gedrückt, so ist das Element zugleich durch die beiden Umwindungen des Differentialgalvanometers A_1 E_1 und A_2 E_2 und den Rheostaten R geschlossen.

Der Widerstand des Rheostaten wird nun so lange geändert, bis die Nadel beim Drücken der Taste dieselbe Ablenkung zeigt, wie vorher, als das Element nur durch die Galvanometerumwindungen A_1 E_1 geschlossen war. Das wird offenbar nur dann der Fall sein, wenn der Strom in jedem der beiden Zweige der Galvanometerumwindungen nur halb so stark ist, als wenn das Element nur durch die eine Galvanometerumwindung A_1 E_1 geschlossen ist. Eine solche Herabminderung der Stromstärke auf die Hälfte tritt aber ein, wenn beim Druck der Taste der Strom alle drei oben bezeichneten Stromwege durchläuft, und der Widerstand im Rheostaten so groß ist, als der Widerstand im Element. Der Beweis hierfür ist leicht zu führen.

Wird der durch die Umwindungen A_1 E_1 des Differentialgalvanometers vor dem Druck der Taste gehende Strom mit S, der Widerstand jeder der Umwindungen des Differentialgalvanometers A_1 E_1 und A_2 E_2 mit dem gleichen Widerstande g, der Widerstand des Elements mit w, der Widerstand des Rheostaten mit r und die elektromotorische Kraft des Elements mit E bezeichnet, so ist:

$$S = \frac{E}{w + g}.$$

Bezeichnet nun S_1 den Gesammtstrom, der durch das Element geht, wenn durch Tastendruck die drei vorbeschriebenen Stromwege gleichzeitig geschlossen werden, und s den Strom, welcher nun durch jede der Umwindungen des Galvanometers fließt, so ist:

$$S_1 = \frac{E}{w + \frac{ggr}{gg + gr + gr}} = \frac{E}{w + \frac{g^2 r}{g^2 + 2\,gr}}$$

demnach ist:

$$s = \frac{gr}{g^2 + 2\,gr} \times \frac{E}{w + \frac{g^2 r}{g^2 + 2\,gr}} = \frac{gr\,E}{w\,(g^2 + 2\,gr) + g^2 r}$$

$$= \frac{r\,E}{w\,(g + 2\,r) + gr}.$$

Ist nun $r = w$, so ist:

$$s = \frac{w\,E}{w\,(g + 2\,w) + gw} = \frac{E}{g + 2\,w + g} = \frac{E}{2\,w + 2\,g}$$

Es ist somit in diesem Falle $s = \frac{1}{2} S$ oder $S = 2\,s$.

Digitized by Google

Demgemäß ist, bleibt die Nadel auf demselben Grad der Ablenkung vor und nach dem Tastendruck stehen, der Widerstand im Element gleich dem eingeschalteten Rheostatenwiderstand.

Die Messung der elektromotorischen Kraft — E — geschah nach der Fechner'schen Methode; im Folgenden ist die elektromotorische Kraft eines Normalelements gleich 100 gesetzt, und die elektromotorische Kraft jedes einzelnen der gemessenen Elemente in Prozenten von derjenigen des Normalelementes ausgedrückt.

Behufs Herstellung eines Normalelementes wurde ein neu angesetztes Element etwa 24 Stunden ohne Widerstand geschlossen, bis die Bleiplatte desselben sich mit einem völlig zusammenhängenden Kupferniederschlage überzogen hatte, dann wurde der bereits etwas beschlagene Zinkring behutsam herausgenommen und durch einen ganz neuen Ring mit möglichst glatter und völlig reiner Oberfläche ersetzt.

Das reine Wasser hat eine sehr geringe Leitungsfähigkeit, und zeigen daher mit solchem gefüllte Elemente sehr bedeutende Widerstände. Bei einem mit Wasser aus der Berliner Wasserleitung gefüllten Elemente ergab sich zwei Stunden nach dem Einschütten von 70 g Kupfervitriol bei 14° R. ein Widerstand von 50 S. E.; nach 24stündigem Stehen ein solcher von 25 S. E. Ein bei 0° in derselben Weise angesetztes Element zeigte nach 24stündigem Stehen bei dieser Temperatur sogar 80 S. E. Widerstand.

In vorgeschriebener Weise (unter Zusatz von Zinkvitriollösung) angesetzte Elemente des Berliner Haupt-Telegraphenamtes ergaben, nachdem dieselben etwa zwei Stunden nach dem Ansetzen offen gestanden hatten, Widerstände von 6 bis 8 S. E.

Behufs genauerer Ermittelung, welchen Einfluß lediglich die Vermehrung des in der Flüssigkeit gelösten Zinkvitriols auf die Verringerung des Widerstandes ausübt, wurde eine Reihe von 10 Elementen mit Zinkvitriollösungen von verschiedenem spezifischen Gewicht angesetzt. Zu dem Zwecke wurde die aus alten Elementen entnommene Zinkvitriollösung von einem spezifischen Gewicht von 1,21 bei 13° R. (einer Lösung von 50 g krystallisirtem Zinkvitriol in 100 g Wasser entsprechend) mit aus der Wasserleitung entnommenem Wasser in bestimmten Verhältnissen vermischt. Die zwei Stunden nach dem Hineinschütten von je 70 g Kupfervitriol vorgenommene Messung dieser Elemente ergab folgende Widerstände:

Die zum Füllen der Batterie benutzte Flüssigkeit besteht aus Theilen		Spezifisches Gewicht der	Widerstand des Elementes
Zinkvitriollösung	Wasser	Flüssigkeit	S. E.
10	0	1,21	2,5
9	1	1,19	3
8	2	1,169	3
7	3	1,148	3,2
6	4	1,127	3,2
5	5	1,105	3,3
4	6	1,084	4,1
3	7	1,063	5
2	8	1,041	6
1	9	1,019	8,2

Digitized by Google

Hiernach nimmt der Widerstand bei Vermehrung des Zinkvitriolgehalts anfänglich schnell, dann aber sehr langsam ab.

Die Elemente 9 und 10 zeigten, nachdem dieselben 14 Tage in einer Arbeitsstrombatterie gestanden hatten, einen Widerstand von 4 bz. 4,7 S. E.

Die elektromotorische Kraft war bei allen 10 Elementen fast dieselbe, sie wird also in kaum bemerkbarem Grade durch den größeren oder geringeren Gehalt der Batterieflüssigkeit an Zinkvitriol beeinflußt.

Um nun den Einfluß des auf den Zinkringen sich bildenden Kupferniederschlages auf die Konstanten der Elemente zu ermitteln, wurden die Konstanten einer Anzahl von Elementen verschiedener Batterien gemessen; es wurden sodann die alten Zinkringe durch neue Ringe ersetzt und sodann die Messungen wiederholt.

Die Ergebnisse dieser Messungen sind folgende:

Das Element				Nach Erneuerung des Zinkringes beträgt	
	hat				
ist entnommen aus einer	ein Alter von Tagen.	einen Widerstand von S. E.	elektromotorische Kraft pCt.	der Widerstand S. E.	die elektromotorische Kraft pCt.
1. Ruhestrombatterie ...	20	4,6	92,2	2	97,5
2. Arbeitsstrombatterie .	82	6	88,3	—	98,9
3. Arbeitsstrombatterie .	90	5,5	89,1	2	98,6
4. Hughesbatterie I	82	8	93,1	3,5	98,9
5. Hughesbatterie II ...	82	6	95,8	4	98,9
6. Hughesbatterie III ..	82	11	80,5	4,5	98,9
7. Hughesbatterie IV ..	82	10	87,2	4,5	98,9

Die Vergleichung der vorstehenden Messungsergebnisse zeigt deutlich, daß der Kupferniederschlag auf den Zinkringen nicht nur die elektromotorische Kraft der Elemente verringert, sondern auch den Widerstand derselben vermehrt, namentlich aber zeigen die unter 4 bis 7 angeführten Messungen, wie sehr Widerstand und elektromotorische Kraft von dem fest anhaftenden körnigen Niederschlag auf den Zinkringen der Hughesbatterien abhängig sind. Sämmtliche Messungen endlich beweisen auf das Unzweideutigste, wie nothwendig die rechtzeitige Erneuerung der Zinkringe ist.

Digitized by Google

68. Statistik der schweizerischen Postverwaltung für das Jahr 1877.*)

	1877.	1876.
Die Zahl der schweizerischen Postanstalten betrug	2 808	2 792
nämlich:		
Büreaus I. Klasse	11	11
» II. »	95	96
» III. »	693	690
Ablagen	1 991	1 982
Agenturen im Auslande	18	13
wie oben	2 808	2 792
Sämmtliche Büreaus sind mit dem Geldanweisungsdienst betraut.		
Von den Ablagen sind		
rechnungs- und geldanweisungspflichtig	879	858
rechnungs-, aber nicht geldanweisungspflichtig	239	231
weder rechnungs- noch geldanweisungspflichtig	873	893
Das Gesammt-Personal umfaßte Personen	6 304	6 351
nämlich:		
Beamte der General-Postdirection	32	32
» » Kreis-Postdirectionen	44	33
Büreauchefs, Posthalter und Kommis	1 526	1 531
Ablagehalter	1 991	1 982
Patentirte Postaspiranten	108	80
Postlehrlinge	68	94
Briefträger, Boten, Packer, Büreaudiener ꝛc.	1 538	1 482
Kondukteure	233	242
Postillone	764	875
wie oben	6 304	6 351
Verletzungen des Postregals kamen vor	324	315
nämlich:		
durch Verwendung schon gebrauchter Frankozeichen	271	264
» Personentransport mit Pferdewechsel	7	1
» unbefugten Transport von Postgegenständen	4	11
» Mißbrauch der Portofreiheit	21	24
» sonstige Uebertretungen	21	15
wie oben	324	315
Der Betrag der dafür eingezogenen Geldstrafen belief sich auf ..... Francs	932	691

*) »Statistik der schweizerischen Postverwaltung für das Jahr 1876« siehe S. 271 des Archivs für Post und Telegraphie vom Jahre 1878.

Digitized by Google

	1877.	1876.
Postkurse auf Landstraßen bestanden	565	617
darunter Sommerkurse	60	61
Winterkurse	24	24
In diesem Dienste wurden verwendet:		
Kondukteure	233	242
Postillone	764	875
Postpferde	1 970	2 300
Wagen	1 542	1 593
Schlitten	757	768
Die Zahl der Postpferdehalter betrug	342	365
» » » Poststationen	539	597

Die Postkurslänge auf Landstraßen betrug 5504 Kilometer gegen 6229 Kilometer im Jahre 1876. Die Posten legten 6 406 357 Kilometer gegen 7 668 589 im Vorjahre zurück.

	1877.	1876.
Bahnpostkurse bestanden	55	56
mit einem Wagenbestand von	82	82

Die Postkurslänge auf Eisenbahnen betrug 12 927 Kilometer gegen 12 970 Kilometer im Jahre 1876. Von den Bahnposten wurden im Jahre 1877: 4 709 789 Kilometer, im Jahre 1876: 4 837 990 Kilometer zurückgelegt.

In der Zahl der Schiffs-Postkurse ist eine Aenderung gegen das Vorjahr nicht eingetreten. Die Zahl dieser Kurse betrug 4, die Länge derselben 574 Kilometer.

Im Bahn- und Schiffspostdienste wurden verwendet:	1877.	1876.
Beamte	96	97
Kondukteure	59	60

Leistungen im Beförderungsdienste.

	1877.	1876.
Gesammt-Stückzahl der beförderten Sendungen	148 801 922	146 317 357
Briefsendungen.	Stück.	Stück.
Der gesammte Briefverkehr umfaßte	85 002 190	85 425 123
und zwar:		
im Inlande	58 104 786	58 180 399
nämlich:		

Digitized by Google

	1877. Stück.	1876. Stück.
Briefe, frankirt	35 151 233	33 455 226
unfrankirt	1 718 734	2 148 808
Postkarten, einfache	5 031 488	6 608 720
doppelte	35 760	40 200
Drucksachen	10 838 408	10 946 591
Geschäftspapiere	28 500	24 742
Waarenmuster	185 390	204 330
Portofreie Briefe	4 594 503	4 222 912
Packete bis 2000 Gramm, welche der Fahrposttaxe unterliegen	199 519	246 626
Unverschlossene frankirte Packete bis 250 Gramm	321 251	282 244
wie oben	58 104 786	58 180 399
nach dem Auslande	12 772 956	12 673 700
nämlich:		
Briefe, frankirt	8 271 692	8 020 480
unfrankirt	189 592	200 876
Postkarten	1 105 312	909 740
Drucksachen	2 937 156	3 362 944
Geschäftspapiere	14 768	11 076
Waarenmuster	254 436	168 584
Portofreie Briefe	—	—
wie oben	12 772 956	12 673 700
aus dem Auslande	14 124 448	14 571 024
nämlich:		
Briefe, frankirt	8 186 880	8 435 960
unfrankirt	361 296	385 580
Postkarten	728 156	606 788
Drucksachen	4 397 172	4 749 056
Geschäftspapiere	21 216	8 632
Waarenmuster	429 728	385 008
Portofreie Briefe	—	—
wie oben	14 124 448	14 571 024

In der Stückzahl der Briefsendungen für das Jahr **1877** sind inbegriffen:

	im internen Verkehr. Stück.	nach dem Auslande. Stück.	aus dem Auslande. Stück.
Eilsendungen	2 990	364	1 248
Einschreibsendungen	588 848	253 396	253 084
Sendungen mit Rückscheinen	4 732	572	624
Chargébriefe	—	9 568	10 400
Unanbringliche Korrespondenzen	173 031	80 860	52 416

Digitized by Google

Postanweisungen.

	1877.		1876.	
	Stück.	Frs.	Stück.	Frs.
Gesammtzahl der beförderten Postanweisungen	1 730 506	188 321 628	1 807 811	194 064 076
nämlich:				
im Inlande:				
portopflichtige	1 262 322	146 371 828	1 337 161	153 065 354
portofreie	168 891	22 895 701	170 550	21 668 238
zusammen	1 431 213	169 267 529	1 507 711	174 733 592
nach dem Auslande	191 284	11 487 057	201 518	12 485 860
und zwar:				
nach Deutschland (einschließlich Constantinopel) und Luxemburg	90 883	5 847 558	85 803	5 480 336
nach Belgien	1 316	104 498	1 352	106 864
» Frankreich	36 198	1 391 617	35 586	1 357 105
» Großbritannien	3 051	164 240	2 821	164 529
» Italien	46 759	2 978 606	63 108	4 464 195
» Niederland	521	33 112	405	32 394
» Oesterreich-Ungarn	10 839	720 674	11 186	699 245
» den Vereinigten Staaten von Amerika	1 711	246 039	1 255	180 893
nach Britisch-Indien	—	—	1	199
» Niederländisch Indien	6	713	1	100
wie oben	191 284	11 487 057	201 518	12 485 860
aus dem Auslande	108 009	7 567 042	98 582	6 844 624
und zwar:				
aus Deutschland (einschließlich Constantinopel) und Luxemburg	42 886	3 250 672	40 729	2 855 208
aus Belgien	1 738	197 640	1 555	174 793
» Frankreich	35 486	1 523 254	30 055	1 246 542
» Großbritannien	6 309	429 933	5 462	377 649
» Italien	11 479	1 329 283	12 094	1 436 483
» Niederland	1 022	85 400	794	72 272
» Oesterreich-Ungarn	4 838	328 559	4 222	298 675
» den Vereinigten Staaten von Amerika	4 183	412 944	3 641	380 262
aus Britisch Indien	8	300	21	1 518
» Niederländisch Indien	60	9 057	9	1 222
wie oben	108 009	7 567 042	98 582	6 844 624

Digitized by Google

Von den innerhalb der Schweiz beförderten Postanweisungen waren	1877. Prozent.	1876. Prozent.
im Betrage bis 100 Frs.	67,53	64,99
von mehr als 100 » 200 »	16,31	17,28
» » » 200 » 300 »	7,10	7,64
» » » 300 » 400 »	3,25	3,66
» » » 400 » 500 »	3,25	4,02
» » » 500 » 600 »	0,69	0,62
» » » 600 » 700 »	0,42	0,37
» » » 700 » 800 »	0,31	0,29
» » » 800 » 900 »	0,18	0,14
» » » 900 »1000 »	0,96	0,99
	100	100

Fahrpostverkehr.

	1877. Stück.	1876. Stück.
Gesammtzahl der beförderten Fahrpoststücke ..	7 585 473	7 514 954
und zwar:		
im Inlande	6 506 938	6 512 006
nach dem Auslande	453 321	429 573
aus dem Auslande	614 266	561 720
im Durchgang	10 948	11 655
wie oben	7 585 473	7 514 954

Nachnahmeverkehr.

	1877. Stück.	1877. Frs.	1876. Stück.	1876. Frs.
Gesammtzahl der beförderten Nachnahmesendungen ..	2 471 230	17 483 878	2 456 817	17 311 255
und zwar:				
im Inlande:				
Briefpostnachnahmen ..	1 841 997	7 612 231	1 795 472	7 182 515
Fahrpostnachnahmen ..	484 944	6 757 298	553 703	7 094 733
zusammen ..	2 326 941	14 369 529	2 349 175	14 277 248
nach dem Auslande:				
Fahrpostnachnahmen ..	28 241	512 426	28 544	549 878
aus dem Auslande:				
Fahrpostnachnahmen ..	116 048	2 601 923	79 098	2 484 129
wie oben ..	2 471 230	17 483 878	2 456 817	17 311 255

Digitized by Google

Einzugsmandate.

	1877.		1876.	
	Stück.	Frs.	Stück.	Frs.
Gesammtzahl der beförderten Einzugsmandate	96 168	12 908 020	70 276	8 346 656
und zwar:				
im Inlande	83 919	11 504 836	62 212	7 481 779
nach Deutschland	1 413	146 028	1 147	93 455
aus Deutschland	10 836	1 257 156	6 917	771 422
wie oben	96 168	12 908 020	70 276	8 346 656

Zeitungen.

	1877. Nummern.	1876. Nummern.
Gesammtzahl der beförderten Zeitungsnummern	51 916 355	49 042 376
und zwar:		
von Zeitungen, welche innerhalb der Schweiz und nach Deutschland*) versandt wurden	46 038 416	43 401 024
von Zeitungen aus Deutschland und Oesterreich-Ungarn*)	1 968 912	1 899 031
von amtlichen Blättern	3 909 027	3 742 321
wie oben	51 916 355	49 042 376

Postreisende.

	1877.	1876.
Gesammtzahl der mit den Posten beförderten Personen	1 053 715	1 329 305
Aufgekommenes Personengeld	Francs 2 941 471	3 489 495

Verbrauch an Postwerthzeichen ꝛc.

Es wurden an das Publikum verkauft bz. zur Frankirung der Postsendungen verwendet:

	1877.		1876.	
	Stück.	Geldwerth: Francs.	Stück.	Geldwerth: Francs.
Brieffrankomarken	46 782 238	4 366 047	40 206 468	3 739 119
Frankokuverts	17 908 159	1 869 886	21 415 460	2 232 631
Postkarten	6 301 994	351 505	5 933 558	329 360
Frankobanden	743 375	21 062	613 460	18 218
Einzugsmandat-Kuverts	92 978	46 489	71 400	35 700
Geldanweisungs-Cartons	1 239 626	392 503	419 201	142 801
zusammen	73 068 370	7 047 492	68 659 547	6 497 829

*) Die nach dem übrigen Auslande bz. von demselben eingegangenen Zeitungsnummern sind bei dem Briefverkehr als Drucksachen gezählt.

Digitized by Google

Finanzergebnisse.

	1877. Frs.	1876. Frs.
Einnahmen	14 494 933	14 845 858
Ausgaben	13 944 396	14 745 406
Ueberschuß	550 537	100 452
Von den Einnahmen entfallen:		
auf die Briefsendungen und Postanweisungen	7 306 075	6 934 669
» » Fahrpostsendungen	3 472 766	3 646 667
» » Zeitungen	410 545	395 615
» das Personengeld	2 941 471	3 489 495
Von den Ausgaben entfallen:		
auf Gehälter und Vergütungen	6 681 507	6 451 299
» Büreaukosten	439 337	549 141
» Postlokale	395 529	396 752
» Mobiliar- und Büreaugeräthschaften	105 378	1 097 697
» das Fuhrwesenmaterial	581 133	
» Transportkosten	5 044 171	5 765 644

69. Der Simplon-Tunnel.

Während das Riesenunternehmen des St. Gotthard-Tunnels trotz aller Schwierigkeiten, die sich ihm in den Weg gestellt haben, rüstig seinem Ziele zuschreitet, wird in englischen und französischen Blättern mit großem Eifer für die Herstellung einer dritten Durchbohrung der Alpen geworben. Ausdrücklich dazu bestimmt, dem zu nicht geringem Theile mit deutscher Kraft und deutschen Mitteln durchgeführten Gotthardunternehmen einen Theil seiner Wirksamkeit zu Gunsten französischer Bahnen zu entziehen, wird sich der Simplon-Tunnel in Deutschland schwerlich besonderer Zuneigung zu erfreuen haben. Da jedoch in Verkehrsangelegenheiten nicht das Gefühl zu entscheiden hat, möge eine der »Times« entlehnte Darstellung über die Aussichten auf Verwirklichung der Simplon-Eisenbahn hier ihre Stelle finden, ohne daß damit zugleich eine Gewährleistung für die Richtigkeit der in dieser Darstellung enthaltenen Angaben übernommen wird.

Jede Stunde, sagt das Cityblatt, um welche die Entfernung, welche England von seinem großen indischen Reiche trennt, vermindert werden kann, ist von der äußersten Wichtigkeit für uns sowohl in politischer, als in kommerzieller Beziehung. Aus diesem Grunde können wir nicht umhin, mit großem Interesse die Ausführung eines Unternehmens zu beobachten, welches die Wirkung haben wird, die Route von London nach Brindisi und Bombay um fast vier Stunden zu verkürzen.

Nachdem unsere französischen Nachbarn die große Wichtigkeit des projektirten Simplon-Tunnels für ihren Handel erkannt hatten, haben sie während der letzten

Digitized by Google

wenigen Monate mit der schweizerischen Regierung in Unterhandlung gestanden und binnen Kurzem wird ein Vertrag, ähnlich demjenigen, welcher im Jahre 1871 zwischen Deutschland, der Schweiz und Italien in Betreff des St. Gotthard-Tunnels geschlossen worden ist, gezeichnet werden, durch welchen der französischen Regierung die Erlaubniß gegeben werden soll, die Simplon-Eisenbahngesellschaft bis zu einem Betrage von 48 Millionen Franken zu unterstützen. Der ehemalige französische Finanzminister Leon Say ist am 16. August in Vevey eingetroffen, um die Lage des Tunnels und der Arbeiten, soweit sie bereits ausgeführt sind, persönlich in Augenschein zu nehmen und seiner Regierung dann die Bewilligung der fraglichen Unterstützung empfehlen zu können.

Die erwähnten Arbeiten bestehen aus einer vor Kurzem fertig gestellten und dem Verkehr übergebenen Eisenbahnlinie, welche sich von Lausanne, das Rhonethal aufwärts bis nach Brieg, am Fuße des Simplon ausdehnt, — gerade dem Ort, an welchem der Beginn des Tunnels vorgeschlagen worden ist. Auf der anderen Seite des Berges ist die italienische Regierung damit beschäftigt, zum Kostenpreise von 28 Millionen Franken eine Eisenbahnlinie herzustellen, welche Isella am Südende des Tunnels mit Arona am Lago Maggiore, dem gegenwärtigen nördlichen Endpunkt der oberitalienischen Eisenbahnen, verbinden wird. Die Simplon-Eisenbahngesellschaft steht deshalb jetzt im Begriff, mit dem Bau des Tunnels zu beginnen, welcher nach seiner Vollendung die gerade Eisenbahnlinie von Paris über Pontarlier, Lausanne, den Simplon und Mailand nach Brindisi vervollständigen und auf diese Weise den bedeutenden, von der Mont Cenis-Route beschriebenen Winkel vermeiden wird.

Wie man sich erinnern wird, ist der Vorschlag, für die Simplon-Route eine Geldunterstützung zu bewilligen, den französischen Kammern bereits im Jahre 1873 unterbreitet, jedoch bei dieser Gelegenheit auf unbestimmte Zeit ohne Diskussion zurückgelegt worden. Dieser Mangel an gründlicher Erwägung muß verschiedenen Gründen zugeschrieben werden. Zunächst nahmen zu jener Zeit die Abdankung von Thiers und andere politische Ereignisse die Gemüther in Frankreich in Anspruch; dann hatte die Compagnie de la Ligne d'Italie, zu deren Gunsten die Konzession ursprünglich bewilligt worden war, in einer ihr Ansehen außerordentlich erschütternden Weise die Zahlungen eingestellt und war auf Befehl der schweizerischen Regierung aufgelöst worden; endlich schien zu jener Zeit, als die Aussicht auf die Vollendung des St. Gotthard-Tunnels anscheinend geschwunden war, die Simplon-Route nicht nur nicht besondere Vortheile für den französischen Handel darzubieten, sondern sie erschien sogar in dem Lichte eines Konkurrenzunternehmens mit der Corniche- und Mont Cenis-Eisenbahn. Ebensowenig war die Paris-Lyon-Mediterranée-Eisenbahngesellschaft für das Unternehmen eingenommen. Jetzt aber ist die Lage der Angelegenheit eine vollständig andere geworden. Seit 1874 ist eine neue Gesellschaft mit der Ausführung des Unternehmens betraut, welche höchst zufriedenstellende Beweise ihrer Thätigkeit durch die vollständige Herstellung der Eisenbahn bis zu dem Angriffspunkte des projektirten Tunnels bei Brieg gegeben hat. Oberst Cérésole, der frühere Präsident der schweizerischen Eidgenossenschaft, ist die Seele und der leitende Direktor der Gesellschaft und wird in seinem Unternehmen durch die Unterstützung von Männern wie Gambetta, Grévy, Leon Say ꝛc. ermuthigt.

Heutzutage ist der St. Gotthard-Tunnel bis auf einige Tausend Meter fertig gestellt, und ein großer Theil des Verkehrs, welcher jetzt über den Mont Cenis

Digitized by Google

geht, wird demnächst die kürzere und direktere Route über den St. Gotthard nehmen. Es ist von der größten Wichtigkeit für die französischen Interessen, daß der Bau des Simplon-Tunnels unmittelbar begonnen werde, denn Frankreich wird nicht allein mit der Gefahr bedroht, den englischen und belgischen Durchgangsverkehr einzubüßen, sondern es befürchtet auch, die Produktion seiner nordöstlichen und östlichen Provinzen auf deutsche Linien übergehen und den Weg über Basel und durch den St. Gotthard-Tunnel nehmen zu sehen.

Die Simplon-Route dagegen wird den Verkehr, welchen die St. Gotthard-Eisenbahn von dem französischen Gebiete abziehen würde, auf demselben erhalten können, und, wie die Sachen jetzt stehen, wird die Route dem Verkehr auf den französischen Eisenbahnen besondere Vortheile gewähren, namentlich den Bahnen aus den nordöstlichen Theilen und denjenigen, welche von Paris aus nach südöstlicher Richtung laufen.

Obgleich der Tunnel etwas länger als der des Mont Cenis und des St. Gotthard werden wird, so wird er doch unter günstigeren Verhältnissen, als die beiden zuletzt genannten hergestellt und in Betrieb gesetzt werden können. Die Eingänge zum St. Gotthard- und Mont Cenis-Tunnel liegen beide sehr hoch, der erstere 1152, der letztere 1560 m über dem Meeresspiegel. In Folge dessen konnte man nur in Zickzacklinien bis zum Eingange gelangen und bedurfte wegen der sehr steilen Steigungen einer ganz bedeutenden Zugkraft.

Der Simplon-Tunnel tritt aber in einer sehr niedrigen Lage in den Berg hinein. Die Eisenbahn, welche von Lausanne ab durch den unteren Theil des Rhonethales läuft, ist vollständig gerade und ohne irgend welche Kurven, weil die Steigung nirgends mehr als 10 Millimeter (1 zu 100) beträgt. Bei ihrem Austritt an der südlichen Seite des Berges, im Diviera-Thal, ist die Steigung etwas stärker — 13 zu 100. Thatsächlich wird nach vollständiger Fertigstellung des Tunnels der höchste Punkt der Linie zwischen Paris und Mailand nicht im Simplon, sondern zwischen Dijon und Lausanne liegen. In Folge der niedrigen Lage des Tunnels wird die Linie nicht die häufigen Unterbrechungen zu erleiden haben, welche der Schnee im Winter auf der Mont Cenis- und der St. Gotthard-Route verursacht.

Sachkundige Geologen behaupten, daß der Granit und Felsen des Simplon weniger hart und massig sind, und daß die Durchsickerung des Wassers weniger bedenklicher Natur ist, als bei dem St. Gotthard und Mont Cenis. Die Rhone an der schweizerischen und die Diviera an der italienischen Seite des Tunnels werden die für die Bohrungen nöthige Wasserkraft hergeben, während, Dank des gemäßigten Klimas des Kanton Wallis, die Werke der Gefahr nicht ausgesetzt sind, ihrer Triebkraft während der harten Winter beraubt zu werden, wie es diejenigen des Mont Cenis und des St. Gotthard waren.

Der Tunnel wird 18½ km lang werden im Vergleich zu den 15 km des St. Gotthard- und den 12 km des Mont Cenis-Tunnels, und da man um 9 bis 10 m täglich mit dem Bohren fortzuschreiten gedenkt, so kann man die Vollendung des Tunnels in 7 oder sogar in 6 Jahren erwarten. Achtzig Millionen Franken sind für das Unternehmen ausgeworfen in folgenden Beträgen: 74 Millionen Franken für den Tunnel selbst, indem auf das Kilometer 4 Millionen Franken gerechnet werden. Diese Schätzung scheint etwas hoch im Vergleich mit dem St. Gotthard-Tunnel, welcher zu dem Kostenpreise von 2½ Millionen Franken für das Kilo-

Digitized by Google

meter gebohrt worden ist. Eine Million Franken wird zu der Vervollständigung der Straße nach dem Tunnel, und 5 Millionen Franken werden zur Herstellung einer großen internationalen Station in Brieg, ähnlich derjenigen in Modane an der Mont Cenis-Eisenbahn, erfordert.

Nur ein sehr kleiner Theil dieser Summe, nämlich 13½ Millionen Franken, besteht aus Kapital-Subskriptionen, der andere Theil von 66½ Millionen Franken wird der Gesellschaft in folgenden Beiträgen gewährleistet: 4½ Millionen Franken von der schweizerischen Bundesregierung; 5 Millionen Franken von der Regierung des Kanton Waadt; 1 Million Franken von der Regierung des Kanton Wallis; 3 Millionen Franken von den Regierungen der Kantone Bern, Freiburg und Genf; eine Bewilligung von 5 Millionen Franken von der schweizerischen West-Eisenbahngesellschaft, welche von dem Unternehmen große Vortheile haben wird, und zuletzt 48 Millionen Franken Beitrag von Frankreich.

In der französischen Kammer wird wenig Widerstand gegen diesen Antrag erwartet, da die leitenden Staatsmänner aller Parteien von der Ueberzeugung durchdrungen sind, daß die Unterstützung eines Unternehmens, welches dem Handel Frankreichs solche Vortheile bieten wird, nothwendig ist.

---

70. Vorgeschichtliche Bauwerke in Peru.

Was die Ingenieurkunst der Neuzeit in Peru bis jetzt geleistet hat, erscheint unbedeutend im Vergleich zu den anderwärts von ihr geschaffenen Wunderwerken; es verschwindet aber völlig vor den in Peru aufgefundenen Resten von Bauwerken, deren Entstehungszeit um ungezählte Jahrhunderte hinter uns liegt.

Ueber diese Ruinen liefert der Reisebericht des Dr. E. R. Heath eine Fülle von staunenswerthen Einzelheiten.

Bauwerke, zum Theil von sehr großer Ausdehnung, finden sich entlang der ganzen 1235 Meilen sich erstreckenden Küste von Peru; fast jeder Hügel und Höhenzug trägt auf seinem Gipfel oder seinen Seitenwänden Spuren derselben; jedes Thal, welches sich von der Küste nach der Hochebene im Innern hinaufzieht, zeigt Reste von Wällen und Festungen, von Städten und Begräbnißplätzen, meilenlange Terrassen und künstliche Wasserleitungen. Diese Ueberbleibsel finden sich in gleicher Weise auf der Hochebene und auf der östlichen Seite der Anden als Zeugen von Reichen, welche da, wo jetzt Wüste und Wildniß ist, entstanden, aufgeblüht und wieder vergangen sind. Noch ergreifender wirken die Spuren menschlichen Daseins und menschlicher Kraft in den Bergen, welche gegenwärtig wegen ihrer Steilheit und ihres rauhen Klimas fast unbewohnbar erscheinen. Hier findet der Forscher kyklopische Bauten aus Granit, Porphyr und anderem Gestein, welche den Zerstörungen der Zeit, den Veränderungen der Erdoberfläche und den Angriffen der Erdbeben ebenso erfolgreich Widerstand geleistet, wie der verwüstenden Thätigkeit kriegerischer Horden und beutegieriger Schatzgräber. Das Mauerwerk dieser Wälle, Tempel, Häuser, Thürme, Festungen und Grabmäler ist ohne Anwendung von Mörtel hergestellt, es wird nur zusammengehalten durch den schrägen Aufbau der

Digitized by Google

Mauern und die äußerst genaue Fugung der einzelnen Steine. Diese letzteren, sechs- und mehrseitig, sind jeder einzelne so sorgfältig zugehauen und bearbeitet, daß sie sich dicht an ihre Nachbarn anschließen, so dicht, daß es fast unmöglich ist, ein kleines Messer in eine der Ritzen einzutreiben, und dies nicht nur in den mittleren Theilen, wo die Ritzen überhaupt kaum sichtbar sind, sondern auch an den äußeren, dem Einfluß der Witterung vielleicht schon seit Jahrtausenden preisgegebenen Flächen. Die einzelnen Steine sind zu einander gesellt ohne Rücksicht auf Gleichartigkeit des Materials und der Größe; es sind deren vorhanden von ein halb bis 1500 Raumfuß Inhalt, und wenn unter den Millionen von Steinen sich ein einziger findet, der auch die Stelle eines anderen genau und völlig ausfüllen würde, so ist dies reiner Zufall. In der Mauer im Mittelpunkt der Kuzko-Festung befinden sich Steine von 13 Fuß Höhe, 15 Fuß Länge und 8 Fuß Dicke; dieselben sind sämmtlich in meilenweiter Entfernung von dem Verwendungsort gebrochen worden.

Bei Tiahuanaco, wenige Meilen südlich von dem See Titicaca, finden sich Steine in Säulenform, welche nur theilweise bearbeitet und in gerader Linie, gleichweit von einander entfernt, aufgestellt sind; sie ragen aus dem Boden 18 bis 20 Fuß heraus. Ebendort befindet sich ein Thor, ursprünglich aus Einem Stein bearbeitet, jetzt leider zerbrochen; dessen innere Höhe beträgt 7 Fuß 4 Zoll, die Weite 3 Fuß 2 Zoll, der ganze Stein war 10 Fuß hoch und 13 Fuß breit. Die ganze vordere Seite der Thorpfeiler ist mit eingegrabenen Zeichen bedeckt. Ein ähnliches, aber kleineres Thor liegt in der Nähe am Boden. Der Stein, aus welchem beide hergestellt sind, ist harter Porphyr, unähnlich demjenigen der benachbarten Felsen.

Neuerdings sind auch zu Quelap mehrere ausgedehnte Bauten näher untersucht worden. Hier ist unter anderen ein Wall, 560 Fuß breit, 3660 Fuß lang und 150 Fuß hoch, auf festen Fels gegründet und von behauenen Steinen aufgeführt. Ueber diesem Wall befindet sich ein anderer, 600 Fuß lang, 500 Fuß breit und ebenso wie jener 150 Fuß hoch. Beide Wälle enthalten in ihren oberen Theilen Nischen von 3 Fuß Länge und $1\frac{1}{2}$ Fuß Tiefe und Breite, in welchen sich Ueberreste der Ureinwohner vorfinden: Mumien theils unbekleidet, theils in baumwollene Tücher von verschiedener Farbe und mit schönen Stickereien versehen eingehüllt. Die Beine dieser Mumien sind gekreuzt, so daß die Kniee das Kinn berühren, die Arme sind um die Kniee gelegt. Der Wall hat drei nach oben unabgeschlossene Thore, durch welche der Weg nach der Höhe — also 150 Fuß hoch — in einer kaum merklich ansteigenden schiefen Ebene hinaufführt; auf der Mitte dieses Hohlweges steht ein steinernes Wachthaus. Oben auf dem Wall ist ein geschickt verborgener Lugaus, von wo ein großer Theil des Landes sich übersehen läßt. — In dem Hohlweg, welcher den Zugang in den anderen Wall bildet, befinden sich andere Grabstätten von runder Gestalt, 6 Fuß hoch und 24 Fuß im Umkreis; der Boden in denselben ist mit Fliesen bedeckt, auf diesen liegen die Mumien. An der steilrecht abfallenden, felsigen Nordseite des Berges steht eine Backsteinmauer mit kleinen Nischen, 600 Fuß hoch über dem Fuß der Felswand angebracht, zu denen man jetzt weder gelangen, noch auch ihre Bestimmung errathen kann. Die sorgfältige Ausführung der hier aufgefundenen Gegenstände von Gold und Silber, sowie die geschickte und dauerhafte Aufführung jener riesigen Bauwerke aus behauenen Steinen lassen vermuthen, daß deren Entstehung in die Zeit vor dem Reich der Inka's gefallen ist.

Digitized by Google

So erstaunlich diese Bauten sind, können sie doch nicht verglichen werden mit den gewerblichen Arbeiten der alten Peruaner. Die Dichtigkeit der Bevölkerung und das Klima des Landes, welches wahrscheinlich nach und nach immer trockner geworden ist, nöthigten dazu, die Seiten der Berge und Höhenzüge zum Zwecke der Bebauung mit Feldfrüchten künstlich terrassenförmig zu gestalten. Die Gesammtlänge der Mauern, welche behufs Terrassirung der Berge in ganz Peru aufgeführt werden mußten, schätzt Dr. Heath seiner Ansicht nach noch viel zu niedrig auf 250 000 Meilen. Die Terrassen sind drei bis vier Fuß hoch. Bei San Mateo, einer Stadt im Thale des Flusses Rimac, 77 Meilen von der Küste entfernt, wo die Berge 1500 bis 2000 Fuß hoch aufsteigen, zählte Dr. Heath 200 Terrassenabsätze, deren keiner unter vier Fuß hoch, und von denen mancher über sechs Meilen lang ist. Dies würde, nur auf der einen Seite des Höhenzuges und die Länge der Terrassen nur auf vier Meilen angenommen, allein an dieser Stelle 800 Meilen Mauerwerk von behauenen Steinen ergeben. Es ziehen sich aber von der Küste Peru's aus mehr denn 500 Thäler nach dem Innern hinauf, deren Durchschnittslänge mindestens auf 10 Meilen anzunehmen ist.

Die vorzeitlichen Erbauer dieser Werke schildert Dr. Heath als ein Volk, das im Stande war, auf 60 Meilen Länge eine Straße aus Granitfelsen herauszuhauen, Porphyrblöcke von riesigen Abmessungen zu brechen und nach meilenweit entfernten Plätzen zu schaffen, durch Thäler, Tausende von Fuß tief, über Berge und Ebenen, ohne ein Anzeichen zu hinterlassen, wie und wo diese Transporte bewirkt wurden. Unbekannt mit dem Gebrauch des Eisens, einzig auf das schwache Lama als Lastthier angewiesen, brachten die Urbewohner Peru's diese Steine an Ort und Stelle, bearbeiteten sie so genau, daß das Mauerwerk einer Mosaikarbeit gleicht, legten Terrassen an auf Tausende von Meilen Länge, warfen Hügel auf und erbauten große Städte. Zugleich hat uns dieses Volk Arbeiten in Thon, Stein, Kupfer, Silber, Gold und Stickerei hinterlassen, von denen manche von unseren Arbeitern nicht nachgebildet werden können. Woher kam dieses Volk, wohin ging es, weß Stammes und Ursprunges war es? Es scheint kaum eine Möglichkeit vorzuliegen, daß diese Fragen eine genügende Beantwortung erfahren werden.

(Scientific American.)

II. Kleine Mittheilungen.

Flaschenpost. Nach einer Bekanntmachung des Kommandanten der niederländischen Marine zu Batavia in dem »Java'sche Courant« vom 27. Mai d. J. ist im Beginn des Monats April d. J. nahe bei der Insel Tamboeloengang in 6° 30′ 18″ S. Br. und 120° 20′ 40″ Ö. Lg. eine schwimmende Flasche mit nachstehender Mittheilung gefunden worden: Bark »Norman Court«, 8. August 1878. In 13° 35′ N. Br. und 109° 30′ Ö. Lg. Alles wohl. Während der drei letzten Etmale ein Strom aus Norden von 1½ geogr. Meilen pro Wache (d. i. 1¾ Sm. pro Stunde) beobachtet. (gez.) Andrew Shewan.

Digitized by Google

Brieftauben an Bord eines Schiffes. Nach der »Hamburgischen Börsenhalle« Nr. 20865 hat der Führer der deutschen Bark »Mozart« berichtet, daß am 20. Juli d. J. auf 52° 22′ N. Br. und 2° 54′ Ö Lg. bei stürmischem S. W. und Regen zwei Brieftauben an Bord des »Mozart« gekommen sind, von denen die eine, röthlich braune, die rothe Marke »R o« auf dem linken Flügel zeigte, und die andere, blaue, auf dem rechten Flügel viele Stempel trug, unterhalb denen die Inschrift sich befand: »Bayonne + 13 + Juil 2 712«.

Spanische Telegraphenstatistik für 1877. Zum ersten Mal tritt die spanische Telegraphenverwaltung mit einer Statistik hervor, die etwas mehr enthält, als ein Verzeichniß der Aemter und nebeneinander gestellte Zahlen. Wir geben aus dem vorliegenden Bericht für das Jahr 1877 einen kurzen Auszug.

Die erste Telegraphenlinie von Madrid bis zur französischen Grenze wurde im Jahre 1854 errichtet; zwanzig Jahre später waren bereits 11 754 km Linie und 26 728 km Leitung vorhanden, die sich bis Ende 1877 auf 14 853 km Linie und 38 147 km Leitung vermehrt haben. Die Zahl der verarbeiteten Telegramme betrug 1874: 1 295 184 Stück mit einer Einnahme von 2 967 162 Pesetas, 1877: 1 926 907 Stück mit 3 923 731 Pesetas Einnahme. Die Zahl der Aemter hat sich in der Zeit von 1874 bis 1877 um 106 vermehrt: sie beträgt jetzt 338, darunter 2 für den semaphorischen Dienst und 12, welche nicht Staatseigenthum sind. Außerdem sind noch die Eisenbahn-Telegraphenstationen der öffentlichen Benutzung freigegeben; über deren Zahl fehlen die Angaben.

Von den obengenannten 14 853 km Linie sind 8574 an Landstraßen, der Rest mit 6280 km an Eisenbahnen entlang geführt. Außerdem sind vorhanden 112 km unterirdische Kabel (in Städten, Tunnels und durch den Guadiana) und 524 km Seekabel nach den benachbarten Inseln. Von letzteren wurde das erste in einer Länge von 103 km nach den Balearen im Jahre 1860, das andere, 318 km lang, nach Menorca gelegt. Später wurden die genannten Inseln bz. Inselgruppen durch zwei weitere Kabel — Ibiza-Mallorca 88 km und Mallorca-Menorca 78 km lang — unter sich verbunden. Von diesen Kabeln ist dasjenige zwischen der Halbinsel und Menorca nicht mehr im Betriebe. Außer diesen, der Staatstelegraphie gehörigen Kabeln gehen noch von Spanien aus die Kabel Barcelona-Marseille und Bilbao-Cap Lizard (Eigenthum der Direct Spanish T. C.), sowie Vigo-Falmouth und Vigo-Lissabon (Eigenthum der Eastern T. C.).

Das Post- und Telegraphenwesen Peru's im Jahre 1877. Die uns vorliegende »Estadistica de correos y telegrafos del Perú en 1877« hebt mit Befriedigung hervor, daß seit den ersten Jahren der Unabhängigkeit des Landes ein sichtlicher Fortschritt im Postwesen zu bemerken ist. Während früher der Postverkehr in dem ausgedehnten, gebirgigen Lande nur durch Boten zu Pferde oder zu Fuß (chasquis) vermittelt wurde, sorgen jetzt Dampfer und Eisenbahnen für eine schnelle, bequeme und oftmalige Verbindung. Wenngleich noch jetzt Punkte im Innern einer Postverbindung ermangeln, so ist, wie der Bericht ausführt, doch zu hoffen, daß in Folge der Einführung mannigfacher Verbesserungen das Postwesen

Digitized by Google

bald denjenigen Grad von Vollkommenheit erreichen wird, der sich überhaupt bei den Hindernissen, welche die natürliche Beschaffenheit des Landes bietet, erzielen läßt.

Das ganze Land ist eingetheilt in 22 Postbezirke. Die Zahl der abgehenden Posten belief sich während des Jahres 1877 auf 64 000; davon entfallen auf den Bezirk von Lima allein 24 000. In Folge der großen Ausdehnung und der geringen Bevölkerung des Landes (etwa 1 303 700 qkm mit 2 700 000 Einwohnern) ist eine große Anzahl von Orten nur mit einer wöchentlich einmaligen und selbst selteneren Verbindung versehen. Die Zahl der Postanstalten betrug 297, nämlich 22 Hauptämter (estafetas principalis), 60 Unterämter (estafetas subprincipales) und 215 Agenturen (recepturias). Das Personal bestand aus 420 Köpfen; davon entfallen auf die Direction und das Hauptamt in Lima 40.

Der Briefverkehr ist, den Verhältnissen entsprechend, nicht bedeutend. Es sind nämlich im Jahre 1877 2 137 547 Briefsendungen ein- und 2 116 681 abgegangen.

Das Porto beträgt bei der Beförderung

	durch die Posten oder Dampfer	durch die Eisenbahn	innerhalb der Stadt	
für Briefe	10 Pes.	5 Pes.	2 Pes.	für je 15 g,
» Drucksachen ꝛc....	6 »	3 »	2 »	» » 50 »,
» Waarenproben ꝛc..	8 »	4 »	4 »	» » 50 »,

An Einschreibgebühr werden 30 Pesetas erhoben.

Postverträge sind abgeschlossen mit der Argentinischen Republik, mit Belgien, Bolivien, Brasilien, Chili, Deutschland, Ecuador und Frankreich. Seit Mitte Juni 1879 gehört Peru dem Weltpostverein an.

Die Länge der Telegraphenlinien betrug 2552 km mit 3237 km Drahtleitung, die Zahl der Telegraphenanstalten 53, der Apparate 65, der Elemente 930, der Telegraphenstangen 47 986. Das Personal bezifferte sich auf 120 Personen. Im Jahre 1877 wurden 108 736 gewöhnliche Telegramme von 2 069 259 Worten und 15 895 Staats- und Amtstelegramme von 554 672 Worten befördert. An Telegrammgebühren wurden 78 862 Soles (= 315 448 ℳ) vereinnahmt.

Ein neuer Verkehrsweg nach Central-Nordamerika*). Der Oberst Dennis, Generalinspecteur der öffentlichen Arbeiten in Kanada, hat nach dem Centraltheile Nordamerikas einen neuen Verkehrsweg vorgeschlagen, welcher in Bezug auf die Entwickelung des Handels mit den nördlichen Theilen der neuen Welt eine ähnliche Rolle spielen könnte, als dies der neue schwedische Seeweg nach Sibirien für die alte Welt thun wird. Dieser neue Verkehrsweg würde auch einen weiteren mächtigen Anstoß für den Bau der projektirten kanadischen Pacific-Eisenbahn abgeben. Oberst Dennis schlägt vor, während der Sommermonate eine direkte Dampferlinie zwischen Europa und dem Fort York, an der südwestlichen Küste der Hudsonsbai, einzurichten. Während 4 oder wenigstens 3 Monate des Jahres ist die Hudsonsbai und ihr Zugang durch die Hudsonsstraße ziemlich frei von Eis, so daß sie zu dieser Zeit beschifft werden kann. Die Entfernung von London nach Fort

*) Zeitg. d. V. D. Eisenb. Verw. 1879 Nr. 66.

Digitized by Google

York ist nicht weiter als diejenige von London nach New-York. Fort York an der Mündung des Nelsonflusses bildet eines der ältesten Depots der Hudsonsbaigesellschaft und einen natürlichen Verschiffungspunkt für die Produkte der reichen Distrikte von Manitoba. Könnte ein schiffbarer Kanal durch den Nelsonfluß nach dem Winipegsee hergestellt werden, so würde während der Sommermonate eine direkte Wasserverbindung zwischen Europa und dem Herzen der britischen Besitzungen in Nordamerika bestehen. Dieser Verkehrsroute dürften deswegen genügende Frachtmengen zuströmen, weil Manitoba große Mengen Weizen produzirt; dieser neue Verkehrsweg aber würde auch die Entwickelung der bis jetzt vernachlässigten Fischerei in der Hudsonsbai und die Ausnützung der reichen Mineral- und Holzschätze in den die Bay umgebenden Ländern fördern.

Zur Nordenskjöld'schen Polar-Expedition. Im Anschluß an den in Nr. 16 des Archivs über die Nordenskjöld'sche Expedition gebrachten Aufsatz wird die Nachricht von Interesse sein, daß die Expedition, wie eine Petersburger Zeitung unterm 6. August meldet, die Behringstraße durchfahren und den Großen Ozean erreicht hat. Nordenskjöld hoffte im Sommer mit Leichtigkeit den Großen Ozean zu erreichen und befürchtete nur, daß man Expeditionen zu seiner Auffindung ausrüsten werde, was er für völlig unnöthig halten mußte. Bekanntlich sind solche Expeditionen in der That ausgerüstet und abgesendet worden.

J. G. Bennett's Polar-Expedition*). Unter enthusiastischer Theilnahme der Bevölkerung hat das amerikanische Expeditionsschiff »Jeannette«, Kapitän de Long, am 8. Juli San Francisco zur Fahrt durch die Beringstraße nach Norden verlassen. Das Fahrzeug, ursprünglich »Pandora« getauft, wurde im Jahre 1862 auf der Marinewerft in Devonport erbaut und zunächst an der Westküste von Afrika bis 1867 in Dienst gestellt. Unterstützt durch Lady Franklin, G. Bennett und Lieutenant Lillingstone erwarb der Polarfahrer Allen Young das Schiff zu dem Zwecke, gleichzeitig mit der 1875 unter Nares ausgehenden Expedition eine Forschungsreise in die Polarregionen zu unternehmen, wobei er die Nordwestpassage bis zur Peelstraße verfolgte. Für den Winter nach England zurückkehrend ging die »Pandora« im folgenden Jahre von Neuem durch die Davisstraße in die Polargewässer und kreuzte vom 2. bis 27. August vor dem Eingang des Smith-Sundes, um Nachrichten von der englischen Expedition zu erwarten.

Im Jahre 1878 erwarb James Gordon Bennett, der Eigenthümer des New-York Herald, welcher sich bereits durch die Aussendung der Stanley'schen Expeditionen nach Central-Afrika hohe Verdienste um die geographische Forschung erworben hat, das Schiff zum Zwecke einer von ihm zu veranstaltenden Polar-Expedition durch die Beringstraße. Eine vom amerikanischen Kongreß genehmigte und am 9. März v. J. vom Präsidenten unterzeichnete Bill gab dem Dampfer die Erlaubniß, amerikanische Schiffspapiere zu führen und ermächtigte den Präsidenten, Marine-Offiziere der Vereinigten Staaten zum Dienst auf dieser Polarfahrt zu kommandiren. Am Tage der Abfahrt der schwedischen Polar-Expedition zur Nordostpassage, am 4. Juli v. J., wurde die »Pandora« in Havre nach der Schwester

*) Dr. A. Petermann's Mitth. 1879 25. Bd. VIII.

Digitized by Google

Bennett's in »Jeannette« umgetauft, um bald darauf nach San Francisco übergeführt zu werden, wo das Schiff, eine Dampfyacht mit Barktakelung von 420 Tons Tragfähigkeit und 200 Pferdekraft, nach einer stürmischen Fahrt von 165 Tagen eintraf. Hier wurde es auf der Regierungswerft von Mare-Island für die bevorstehende Reise namentlich am Bug verstärkt und mit manchen Verbesserungen im Zwischendeck versehen; zwei neue Kessel wurden eingesetzt und verschiedene Reservestücke, u. A. zwei Ersatzschrauben ꝛc. beschafft. Für das Warpen im Eise kann mittels einer besonderen Vorrichtung auf Deck die Dampfkraft des Schiffes benutzt werden. Die Kajütenwände sind zum Schutze gegen die Kälte mit mehreren Lagen Filz ausgefüttert. Den acht Booten, welche das Schiff ursprünglich führte, ist ein zerlegbares Boot hinzugefügt worden, welches besonders dazu konstruirt ist, auch auf Schlittenreisen benutzt zu werden. Selbstverständlich führt das Schiff alle Geräthe und Werkzeuge mit, welcher die in das Eismeer gehenden Schiffe bedürfen. Die Ausstattung an Segelwerk ist außerordentlich reich; die Gesammtfläche der verschiedenen Segel beträgt fast 7000 Q.-F. Die Schnelligkeit des Schiffes ist bei Fahrt in ruhigem Wasser nur 5 Knoten in der Stunde, der Kohlenverbrauch 3½ Tons in 24 Stunden*).

Die Ausrüstung des Schiffes mit Kohlen beträgt von San Francisco aus 120 Tons, wird indessen in Alaska, wo das Schiff anlegen soll, noch ergänzt werden. Der Schuner »Fannie A. Hyde« begleitet die Expedition bis zur Eisgrenze und führt zu diesem Zwecke weitere 100 Tons Kohlen, Provisionen und ein zerlegbares Haus mit, welches auf Deck zur Ueberwinterung aufgestellt werden soll. Die Verproviantirung, vorzugsweise aus Pemmikan (7500 Pfd.) und Konserven bester Qualität bestehend, sowie die sonstige Ausrüstung sind auf volle drei Jahre berechnet. Hunde und Schlitten, sowie die von der Alaska-Pelzkompagnie geschenkte Pelzkleidung werden theils in St. Michael (Alaska), theils auf der St. Paul-Insel geliefert. Die Expedition ist von Edison mit einem Apparat zur Bereitung elektrischen Lichtes, ferner mit Telephonen und leichtem Telegraphendraht von 300 Miles Länge versehen worden.

Der Befehlshaber der Expedition ist Kapitän George Washington De Long, geboren 1844 in New-York, welcher sich bereits 1873 als Offizier des zur Aufsuchung der »Polaris« ausgesandten U. S. Schiffes »Juniata« ausgezeichnet hat. Der erste Offizier, E. W. Chipp, hat bei der gleichen Veranlassung arktische Erfahrungen gesammelt. Als zweiter Offizier nimmt J. W. Dannenhauer an der Expedition Theil; der erste Ingenieur, G. W. Melville, hat in gleicher Eigenschaft 1873 die Fahrt des Dampfers »Tigreß« zur Aufsuchung des Restes der Polarismannschaft mitgemacht. Schiffsarzt ist Dr. J. M. M. Ambler. Das wissenschaftliche Personal besteht aus J. J. Collins, Meteorologe und Begründer des meteorologischen Büreaus des Herald, und dem Naturforscher R. L. Newcomb. Die Ob-

*) In einem Eingesandt der New-York Times vom 19. Juli äußert ein amerikanischer Seemann, Kapitän Lavender, seine Meinung dahin, daß das Schiff zu klein und nicht stark genug für die Fahrt im eisbedeckten Meer gebaut sei, auch bedauert er, daß kein Luftballon, mit oder ohne Kabel, an Bord sei, mit dessen Hülfe man an dem zu Lande oder zu Schiff erreichten nordöstlichsten Punkt mindestens Umschau nach Norden hin hätte halten können. Gegen den ersten Einwurf scheint die Erfahrung zu sprechen, daß kleinere Fahrzeuge von geringerem Tiefgang noch immer schmale, für größere Schiffe unpassirbare Kanäle im Polareise durchfahren und ihre Winterlage in flachen Buchten tiefer ins Land hinein, also geschützter finden können.

Digitized by Google

liegenheiten eines Eismeisters sind Kapitän W. Dunbar übertragen, welcher auf eine langjährige arktische Erfahrung als Walfer zurückblicken kann und sowohl die Beringstraße als auch die Baffin-Bai besuchte. Die Mannschaft besteht aus 23 Personen: 7 Amerikanern, 1 Engländer, 1 Irländer, 5 Skandinaviern, 1 Rumänen und 5 Deutschen, sowie 3 Chinesen (Koch, Steward und Kajütenjunge).

Selbst wenn das ausgesprochene Ziel dieser Expedition, der Nordpol, nicht erreicht werden sollte, so dürfen wir doch erhebliche geographische Erfolge erwarten, da bisher noch nie ernstliche Versuche gemacht worden sind, mit Benutzung der Dampfkraft durch die Beringstraße nach Norden vorzudringen, und gerade in diesem Gebiet die unbekannte Region am weitesten nach Süden sich erstreckt. Wie in Petermann's Mitth. 1879 Heft 5 S. 161 ff. Tafel 10 mitgetheilt worden ist, hat nachweislich hier noch kein Schiff den 72.° N. Br. überschritten. Immerhin wissen wir nicht, ob nicht von Wrangel-Land aus, dessen nördliche Ausdehnung wir nicht kennen, der Pol möglicherweise am leichtesten zu erreichen ist. Der amerikanischen Nation, welche durch Kane, Hayes, Hall u. A. Bedeutendes in der Polarforschung geleistet hat, ist ein großer Erfolg wohl zu gönnen, besonders aber auch dem nächsten Urheber, Herrn Bennett, welcher die ganzen sehr bedeutenden Kosten, wenigstens 300 000 Dollars, trägt.

Der Aetna-Ausbruch vom Ende Mai 1879. Ueber diesen Ausbruch, der seit dem frühesten, 425 v. Chr. von Thukydides beglaubigten, der 78. ist, liegt folgende interessante Mittheilung vor: Der Ausbruch war vor Allem dadurch bemerkenswerth, daß er gleichzeitig nach verschiedenen Seiten stattfand. Der auf der südlichen Seite hervortretende Strom nahm seinen Ursprung etwa 660 m unter dem höchsten Gipfel (3312 m hoch). Dort war das Gehänge noch mit einer bis 4 m dicken Schneelage bedeckt, welche in unmittelbarer Berührung mit der Lava sehr schnell schmolz und einen zur Waldregion herabstürzenden Bach erzeugte. Die Lava wandte sich gegen Südwest, erstarrte aber in Folge des mangelnden Nachströmens schon am folgenden Tage, so daß der Strom nur etwa 2000 m Länge und 400 m Breite erreichte. Der Höhenunterschied zwischen seinem Austritts- und seinem Endpunkte beträgt nur etwa 150 m. An seinem Ende theilte sich dieser Strom in zwei divergirende Arme. Von viel bedeutenderer Größe und verhängnißvollerer Wirkung war der gleichzeitig am nördlichen Gehänge in einer Meereshöhe von ungefähr 1950 m, unfern der beiden unter dem Namen Due Pizzi oder Fratelli pii bekannten Schlackenkegel, hervorgebrochene Strom, einer der längsten, welche der Berg jemals ausgespieen. Der Eruptionspunkt dieses Stromes liegt sehr nahe dem Schauplatz der sehr schnell erloschenen Katastrophe von 1874, in gerader Linie 5 km vom Centralkrater entfernt. In drei Tagen legte die Lava einen Weg von 10 km zurück, was einer mittleren Geschwindigkeit von $2^1/_3$ m in der Minute entspricht. Interessant ist, daß — wie aus Island gemeldet wird — man am 28. Mai, d. i. an dem Tage, an welchem der Ausbruch des Aetna seinen Anfang nahm, vom Fischerdorfe Havnen aus auch einen bedeutenden vulkanischen Ausbruch in der Nähe der Geyrfugle-Scheren südwestlich von Island wahrgenommen hat.

Digitized by Google

III. Zeitschriften-Ueberschau.

1) **L'Union postale.** Journal publié par le bureau international de l'Union générale des postes. Berne, 1er Septembre 1879. No. 9.

Der cursus publicus der Römer. — Eine württembergische Post- und Metzger-Ordnung vom Jahre 1622. — Die Pennypost.

2) **Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten. Nr. 36. Berlin, 5. September 1879.

Herstellung der Postwerthzeichen. II. — Eine Handelskammer über das deutsche Post- und Telegraphenwesen. — Verkehrsnachrichten. — Personalnachrichten. — Betriebswesen. — Aufgaben für die höhere Postverwaltungsprüfung. — Kleine Mittheilungen. — Korrespondenzen. — Ausland. — Der Normal-Höhepunkt für das Königreich Preußen an der Königlichen Sternwarte zu Berlin. — Vermischtes. — Redaktionsschalter. — Schwurgerichtsverhandlung gegen Hilsenbeck und Treulieb.

3) **Das Ausland.** Ueberschau der neuesten Forschungen auf dem Gebiete der Natur-, Erd- und Völkerkunde. Von Fr. v. Hellwald. Nr. 35. Stuttgart, 1. September 1879.

Eine Erinnerung an Werner Munzinger. — Was ist Eozoon-Eophyllum und wie entstand es? — Cabot und die Anfänge der Polarforschung. Von Fr. v. Hellwald. — Westtexanische Lebensbilder. II. — Ueber Explosionen des Mehlstaubes und verwandte Erscheinungen. — Das Todte Meer des amerikanischen Westens. — Landwirthschaftliches über China. — Geographische Nachrichten. — Miscellen.

4) **Aus allen Welttheilen.** Illustrirte Monatshefte für Länder- und Völkerkunde und verwandte Fächer. Leipzig. Hugo Töppen. Heft 12. September 1879.

Bildungsgang und Lebensarbeit im Dienste der Geographie. Eine biographische Skizze von Otto Delitsch. — Ein Bild aus Nordwales. Von Roman Karlowitsch. — Die Zigeunerlieder und ihre Sänger. Ein Beitrag zur Kenntniß des Zigeunervolkes. Von Moritz Rosenfeld. — Aus einem chinesischen Buddhistenkloster. Skizze von Julius H. Stackemann. — Der gegenwärtige Stand der chinesischen Auswanderung. Von F. Birgham. — Der Panamakanal. II. Mitgetheilt von F. Birgham. — Aus meinen Erlebnissen an der äquatorialen Westküste von Afrika. Von H. v. Koppenfels. — Der Gorilla. Von Dr. Karl Kloß.

5) **Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin.** 14. Band. 4. Heft. 1879.

Von Mombassa nach Kitui. Von J. M. Hildebrandt. — Bericht über eine Reise im südwestlichen Kleinasien. Von Prof. Dr. G. Hirschfeld. — Zur Kritik der »Historien« des D. Fernando Colon. Von Dr. R. Pietschmann. — Miscellen.

6) **Telegraphic Journal.** August 15.

The Reserve Funds of the Cable Companies. — Bright's Type-Printing Telegraph. — New Telephon Calls. — The Telegraph in Denmark by Carl Hansen, Fredericia. — The New Cable Steamer. — The Rise of the Thermo-Pile. — Correspondences. — Notes. — Review: The Telegraph in America. — New Patents, 1879. — General Science: Light-Giving Animals; Purification of Mercury; Substitute for Litmus; Analysis of Caoutchouc. — City Notes.

Herausgegeben im Auftrage der Kaiserlichen Post- und Telegraphenverwaltung.

Gedruckt Berlin in der Reichsdruckerei.

Digitized by Google

Archiv für Post und Telegraphie.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

№ 18. Berlin, September. 1879.

Inhalt: I. Aktenstücke und Aufsätze: 71. Ein Beitrag zur Geschichte der Postwerthzeichen. — 72. Die Botenanstalt des Reichs-Kammergerichts. (Erster Artikel.) — 73. Eisenbahnverkehr in Berlin und Wien.

II. Kleine Mittheilungen: Der Mordanfall auf den Postschaffner Tafel in Frankfurt am Main und die Verurtheilung der Verbrecher. — Ueber die Telegraphie in England. — Das Telegraphenwesen in Norwegen. — Neue atlantische Kabel. — Das elektrische Licht in der Schweiz. — Einfluß des Lichtes auf die elektromotorische Kraft Daniell'scher Elemente. — Preisfliegen junger Brieftauben. — Untergang des Ballon captif in Paris. — Eine neue westaustralische Expedition. — Weitere Ausdehnung des Eisenbahnnetzes in Württemberg. — Das Projekt der Sahara-Eisenbahn.

III. Literatur des Verkehrswesens: Julius Otto Opel, die Anfänge der deutschen Zeitungspresse 1609—1650.

IV. Zeitschriften-Uebersicht.

I. Aktenstücke und Aufsätze.

71. Ein Beitrag zur Geschichte der Postwerthzeichen.

Die Anwendung von Werthzeichen zur Zahlung und Verrechnung von Postgebühren ist nicht, wie irriger Weise meist angenommen wird, eine Erfindung unseres Jahrhunderts. Der Chronist Pellisson-Fontanier berichtet in seinen gegen das Ende des 17. Jahrhunderts erschienenen Memoiren, König Louis XIV. habe im Jahre 1653 dem Requetenmeister Velayer das Privilegium ertheilt, in den verschiedenen Stadttheilen von Paris Briefkasten aufstellen und die in dieselben eingelegten, an Einwohner der Stadt selbst bestimmten Briefe gegen eine Gebühr von einem Sou bestellen zu lassen. Letztere habe der Absender im Voraus und zwar in der Weise zu entrichten, daß er eines der käuflich zu erhaltenden Billets mit dem Vordruck »Port payé, le ... jour du mois de .... l'an 16..« ausfülle und an den Brief befestige. Der Chronist fügt hinzu, Jedermann könne sich nun auch die Beantwortung seines Briefes dadurch sichern, daß er eines dieser Billets in seinen Brief einlege. Diese Angaben werden durch eine öffentliche Bekanntmachung[1]) be-

[1]) Ein Facsimile derselben befindet sich im Postmuseum.

Digitized by Google

stätigt, welche die Ueberschrift trägt: »Instruction pour ceux qui voudront escrire d'un quartier de Paris à un autre, et avoir responce promptement deux et trois fois le jour sans y envoyer personne, par le moyen de l'etablissement que sa Majesté a permis estre faict par ses Lettres, verifiées au Parlement, pour la commodité du puplic et expedition des affaires.« Der Beginn der neuen Einrichtung ist in der Bekanntmachung auf den 8. August 1653 anberaumt. Diese älteste der bekannt gewordenen Stadtpost-Einrichtungen scheint dem Bedürfnisse der Zeit etwas voraus geeilt zu sein; wenigstens kann man sich dieses Eindrucks nicht erwehren, wenn man sieht, wie genannte Instruktion sich auf 4 Quartseiten alle erdenkliche Mühe giebt, die Bequemlichkeit, Sicherheit, Billigkeit und alle sonstigen Vortheile der neuen Einrichtung den Einwohnern der Stadt Paris klar zu machen und sie zur Benutzung derselben, d. h. zum Ankauf der billets de port payé aufzumuntern. In welchem Umfang und wie lange dieselben im Gebrauch gewesen sind, darüber ist nichts mehr bekannt.

Im Jahre 1819 wurden im Königreich Sardinien Postwerthzeichen zu 15, 25 und 50 Centesimi in Form gestempelter, offenbar für Briefumschläge bestimmter Viertelbogen weißen Papiers ausgegeben. Im folgenden Jahre wurde der farbige Werthstempel — in der Mitte des Viertelbogens ein blasender Genius zu Pferde — durch einen farblosen Trockenstempel ersetzt, dagegen eine besondere Papiersorte verwandt, welche als Wasserzeichen das savoyische Kreuz und die Inschrift trug: Direzione Generale Delle Regie Poste Corrispondenza autorizzata in corso particolare per pedoni ed altre occasioni. Diese Werthzeichen, welche übrigens nur bis zum Jahre 1836 im Gebrauch blieben, waren also zur Sicherstellung der Einnahmen aus dem Postregal für diejenigen Sendungen bestimmt, welche nicht durch die Staatspost selbst befördert wurden.

Als die englische Postverwaltung im Jahre 1840 gelegentlich der Einführung des Pennyportos zur Ausgabe von Postwerthzeichen schritt, wählte sie zunächst eine der vorerwähnten ähnliche Form. Es wurden 25 cm lange und 20 cm breite, ungefaltete Briefumschläge zu 1 Penny in Schwarzdruck und zu 2 Pence in Blaudruck hergestellt, deren für die Adreßseite bestimmtes, 130 mm langes, 83 mm breites Mittelfeld die Mulready'sche Illustration (Verherrlichung des britischen Weltverkehrs) und am Fuße in einfacher Druckschrift die Werthbezeichnung »Postage one penny« oder »Postage two pence« trug. Auf den beiden Längsseiten waren je drei Seidenfäden in das Papier eingelegt, die beiden anderen Seiten enthielten postdienstliche Mittheilungen für das Publikum. Wenige Monate später gelangten die ersten eigentlichen Briefmarken zu 1 Penny und 2 Pence mit dem Bilde der Königin Victoria in braunrothem bz. blauem Kupferstich zur Ausgabe. Diese beiden Briefmarken sind bisher in unveränderter Form und Farbe beibehalten worden.

Sehr bald wurde allgemein anerkannt, welche Bequemlichkeit für das Publikum und welch erhöhte Sicherheit für das Kasseninteresse der Postverwaltungen in der Verwendung von Postwerthzeichen zur Zahlung der Postgefälle liegt. Sie wurden deshalb mehr oder weniger rasch in allen Ländern der Erde eingeführt, welche ein geordnetes Postwesen besitzen. Dem Vorgange von England folgten: 1843 Brasilien, 1844 Genf, 1845 Finnland, 1846 die Vereinigten Staaten von Amerika, 1848 Rußland, 1849 Frankreich, Belgien, Bayern, 1850 Oesterreich, Preußen, Sachsen, später die anderen Postverwaltungen. Heute ist es Grundsatz, daß für alle Gegenstände, welche der Weltpostverein in den internationalen Verkehr

Digitized by Google

einbezogen hat, im Frankirungsfalle die Beförderungsgebühren mittels der entsprechenden Postwerthzeichen zu entrichten sind. Auch für den inneren Verkehr der einzelnen Länder ist dieser Grundsatz angenommen und fast ausnahmslos auch bezüglich derjenigen Versendungsgegenstände in Geltung, deren Besorgung seitens der Postanstalten nicht durch den Weltpostvereins-Vertrag allgemein geregelt ist, z. B. der Päckereien, Geldsendungen, Postanweisungen und Postaufträge.

Die Länder bz. selbstständigen Postverwaltungen, welche sich gegenwärtig eigener Postwerthzeichen bedienen, sind folgende: in Europa: Deutsches Reichs-Postgebiet, Bayern, Württemberg, Oesterreich, Ungarn, Luxemburg, Schweiz, Niederland, Belgien, Frankreich, Italien, San Marino, Spanien, Portugal, Großbritannien, Helgoland, Malta, Dänemark, Island, Schweden, Norwegen, Rußland, Finnland, Livland, Türkei, Rumänien, Serbien, Montenegro und Griechenland; in Asien: Ostindien, Gebiet des Nizam von Hyderabad, Bhopal, Jheend, Alwar, Soruth, Kaschmir, portugiesische Besitzungen in Indien, Ceylon, Straits Settlements, niederländische Besitzungen in Indien, Kabul, Persien, Sarawak, Shanghai, Hongkong, Macao, Philippinen und Japan; in Afrika: Aegypten, Mozambique, Mauritius, Transvaal, Oranje-Freistaat, Natal, Cap der guten Hoffnung, St. Helena, Angola, St. Thomé und Principe, Fernando Po, Goldküste, Liberia, Sierra Leone, Gambia, Lagos, Capverdische Inseln, Madeira und Azoren; in Amerika: Vereinigte Staaten von Amerika, Canada, Neufundland, Prinz Eduards-Insel, Britisch Honduras, Britisch Columbia, Mexiko, Nicaragua, Guatemala, St. Salvador, Republik Honduras, St. Domingo, dänische Besitzungen in Westindien, Antigua, Montserrat, Bermudas-Inseln, Bahama-Inseln, Barbados, St. Cristoph, Dominica, St. Lucia, Jamaica, Nevis, St. Vincent, Trinidad, Turks-Inseln, Virginische Inseln, Cuba, Portorico, Surinam, Curaçao, Britisch Guiana, Brasilien, Uruguay, Argentinische Republik, Peru, Bolivia, Chili, Ecuador, Paraguay, Vereinigte Staaten von Columbia, Antioquia, Cundinamarca, Bolivar und Tolima; in Australien: Queensland, Westaustralien, Südaustralien, Tasmanien, Neusüdwales, Victoria, Neuseeland, Sandwichs-Inseln, Fidschi-Inseln und Samoa-Inseln.

Die günstigsten Ergebnisse, welche die Postverwaltungen durch die Einführung von Werthzeichen sowohl hinsichtlich der Vereinfachung des Rechnungswesens, als auch bezüglich der Erleichterungen bei der Einlieferung der Versendungsgegenstände erzielten, bestimmten bald die meisten Telegraphenverwaltungen, diesem Beispiel zu folgen; und zwar hat die preußische Verwaltung damit im Jahre 1864 den Anfang gemacht. Später wurden Telegraphen-Freimarken ausgegeben: von der Deutschen Reichs-Telegraphenverwaltung, Bayern, Württemberg, Oesterreich, Ungarn, der Schweiz, Niederland, Belgien, Frankreich, Spanien, Großbritannien, Rußland, Rumänien, Britisch Ostindien, auf den Philippinen, in den Vereinigten Staaten von Amerika, in Cuba, Portorico, Brasilien, Peru, Neusüdwales und Victoria. Seit der Wiedervereinigung des Post- und Telegraphenwesens des Deutschen Reichs können die Postwerthzeichen zur Frankirung von Telegrammen mit benutzt werden.

Die ehemaligen preußischen Post- und Telegraphenwerthzeichen, ebenso die des Norddeutschen Bundes und des Reichs-Postgebietes sind ohne Ausnahme in der neuerdings als Reichsdruckerei unter die Leitung des Chefs der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung gestellten ehemaligen Königlichen Staatsdruckerei angefertigt. Diese Anstalt bietet die erforderlichen Garantieen, daß die betreffenden Pressen nicht

Digitized by Google

mißbraucht werden können, daß die Ausführung der Arbeiten tadellos erfolgt und daß namentlich für den Klebstoff der Marken nur reinstes und bestes Gummi zur Verwendung kommt.

Die verschiedenen Ausgaben der preußischen Post- und Telegraphenwerthzeichen sind folgende:

1. am 15. November 1850 Freimarken zu 6 Pfennig, 1, 2 und 3 Silbergroschen, erstere auf weißem Papier mit orangefarbigem Druck, die anderen auf rosarothem, blauem und gelbem Papier mit schwarzem Druck;
2. am 15. September 1851 weiße Briefumschläge kleinen und großen Formats zu 1, 2 und 3 Sgr. Die in der linken oberen Ecke befindlichen Werthstempel sind in den Farben der entsprechenden Freimarken gehalten; zwei in das Papier eingearbeitete, parallel laufende, orangefarbige Seidenfäden durchschneiden den Werthstempel;
3. am 20. November 1852 Briefumschläge zu 4, 5, 6 und 7 Sgr. mit braunen, bz. violetten, grünen und ziegelrothen Werthstempeln, im Uebrigen von der Beschaffenheit der oben genannten;
4. im November 1853 Briefumschläge der unter 2 und 3 genannten Gattungen, bei denen die Seidenfäden durch eingepreßte Linien ersetzt sind, welche in Diamantschrift fortlaufend die Worte tragen: Postcouvert ein bz. zwei ꝛc. Silbergroschen;
5. am 1. Mai 1856 Freimarken zu 4 Pfennig auf weißem Papier mit hellgrünem Druck;
6. in den Jahren 1857 und 1858 wurden die Marken auf Papier ohne Wasserzeichen gedruckt; im folgenden Jahre erfolgte die Einziehung der ersten Ausgabe auf farbigem Papier.

   Die sämmtlichen vorgenannten Werthstempel zeigen das Kopfbild des Königs Friedrich Wilhelm IV.; die vor 1857 hergestellten Freimarken enthalten als Wasserzeichen einen dieses Bildniß umgebenden Lorbeerkranz;
7. am 1. Oktober 1861 Freimarken zu 4 und 6 Pfennig, 1, 2 und 3 Sgr. auf weißem Papier und in den Farben: grün, orange, rosa, blau, hellbraun; sowie Briefumschläge zu 1, 2 und 3 Sgr. aus weißem Papier mit Werthstempeln in der Farbe der Freimarken von gleichem Werth. In den Marken und Briefumschlägen bildet der preußische Wappenadler das Mittelschild; die Marken sind an den Rändern mit kleinen Einschnitten versehen; die Briefumschläge tragen das Werthzeichen in der rechten oberen Ecke;
8. am 15. Juni 1864 die ersten Telegraphen-Freimarken zu 8, 10, 12 und 15 Sgr. auf weißem Papier; in schwarzgrauem Grund die großen weißen Werthziffern, rundum die Inschrift »Königlich Preußische Telegraphenmarke 8 ꝛc. Silbergroschen«; sie waren zunächst nur zur Frankirung der Telegramme bei der Telegraphenstation in der Berliner Börse bestimmt; vom 1. Februar 1865 konnten sie auch bei der Central-Telegraphenstation verwendet werden;
9. am 1. April 1865 Postfreimarken zu 3 Pfennig, mit weißem Adler in violettem Feld;
10. am 15. Dezember 1866 die nur für den inneren Dienst bestimmten Postfreimarken zu 10 und 30 Sgr. auf gefirnißtem, durchsichtigem Papier; in

Digitized by Google

dem rothen, bz. blauen Felde steht in der Mitte die Werthbezeichnung in Ziffern und Buchstaben;

11. am 1. Juli 1867 Postfreimarken und gestempelte Briefumschläge zu 1, 2, 3, 6 und 9 Kreuzern mit dem preußischen Wappenadler in hellgrünem, orange, rosa, blauem und hellbraunem Felde, sowie Briefumschläge zu 3 und 6 Pfennig mit violettem bz. orangefarbigem Stempel;
12. am 15. Oktober 1867 Telegraphen-Freimarken zu $2\frac{1}{2}$ und 5 Sgr. in der unter 8 erwähnten Ausstattung.

Während des Bestehens des Norddeutschen Post- bz. Telegraphenbezirks sind folgende Ausgaben veranstaltet worden:

1. am 1. Januar 1868 Postmarken: auf weißem Papier, farbiges Feld; in der Mitte die Werthziffer in einem Eichenkranz (bei den Marken der Thalerwährung rund, bei denjenigen der Guldenwährung elliptisch), um diesen die Inschrift »Norddeutscher Postbezirk«; zu $\frac{1}{4}$ Gr. violett, zu 1 Kr. grün, zu $\frac{1}{3}$ Gr. hellgrün, zu $\frac{1}{2}$ Gr. und 2 Kr. orange; zu 1 Gr. und 3 Kr. rosa; zu 2 Gr. und 7 Kr. blau; zu 5 Gr. und 18 Kr. hellbraun; außerdem chokoladenbraune Freimarken ohne Werthziffer mit der Umschrift »Norddeutscher Postbezirk Stadtpostbrief Hamburg« im Werth von $\frac{1}{2}$ Schilling und Briefumschläge zu 1 Gr. mit rosafarbigem Stempel;
2. am 16. Oktober 1868 Briefumschläge mit rosafarbigem Stempel zu 3 Kr.;
3. am 1. November 1868 Streifbänder zu $\frac{1}{3}$ Gr. und 1 Kr. mit den Stempeln der entsprechenden Sorten von Postfreimarken;
4. am 1. März 1869 Postfreimarken zu 10 und 30 Gr. auf weißem Papier mit grauem bz. hellblauem Druck, in der Mitte die Werthziffer, darüber die Inschrift »Norddeutscher Postbezirk«. Bei diesen Marken ist das Durchlochen der Markenränder zuerst angewandt;
5. am 1. August 1869 Telegraphenfreimarken zu $\frac{1}{2}$, $1\frac{1}{4}$, $2\frac{1}{2}$, 4, 5, 8, 10 und 30 Gr. mit den Werthziffern in schwarzem Druck inmitten eines blau und weiß guillochirten Feldes und mit der Inschrift »Norddeutsche Bundes-Telegraphie«; diese Werthzeichen wurden allgemein verwendet;
6. am 1. Januar 1870 Postfreimarken für Dienstsachen zu $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{3}$, $\frac{1}{2}$, 1 und 2 Gr., welche auf hellbraunem, zu 1, 2, 3 und 7 Kr., welche auf hellgrauem Unterdruck einen schwarzen Ueberdruck zeigten und zwar in länglich sechseckigem Rahmen die Werthziffer zwischen den Wörtern »Dienst« und »Sache«, im Rahmen die Inschrift »Norddeutsche Post«; diese Marken wurden am 1. Januar 1872 wieder außer Gebrauch gesetzt;
7. im August bz. Dezember 1870 die zum Gebrauch der deutschen Postanstalten in den besetzten französischen Gebietstheilen bestimmten Freimarken zu 1, 2, 4, 5, 10, 20 und 25 Centimen; die Farben sind: olivengrün, chokoladenbraun, grau, hellgrün, hellbraun, blau und dunkelbraun; in der Mitte steht die große Werthziffer, über dieser das Wort »Postes«, unter ihr das Wort »Centime« bz. »Centimes«.

Die deutsche Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung hat bis jetzt folgende Werthzeichen ausgegeben:

1. Postfreimarken mit dem deutschen Reichsadler in Hochdruck auf dem runden weißen Mittelschild, auf dem lichtfarbigen Felde darüber in entsprechend dunklerer Farbe die Inschrift »Deutsche Reichs-Post«, darunter die Werth-

Digitized by Google

angabe, und zwar ¼ Gr. violett, ⅓ Gr. und 1 Kr. hellgrün, ½ Gr. und 2 Kr. orange, 1 Gr. und 3 Kr. rosa, 2 Gr. und 7 Kr. blau, 5 Gr. und 18 Kr. hellbraun; die gleichzeitig ausgegebenen Streifbänder zu ⅓ Gr. und 1 Kr., sowie die Briefumschläge zu 1 Gr. und 3 Kr. zeigen mit den entsprechenden Freimarken übereinstimmende Werthstempel; die ebenfalls gleichzeitig hergestellten Freimarken zu 10 und 30 Gr. unterscheiden sich von den gleichwerthigen Marken des norddeutschen Postbezirks nur durch die Inschrift, welche jetzt »Deutsche Reichs-Post« lautet. Vom 1. Juni 1872 ab zeigen die weißen Mittelfelder einen den inzwischen getroffenen Bestimmungen entsprechenden Adler mit größerem Brustschild;

2. am 1. November 1872 treten den vorgenannten Postfreimarken solche zu 2½ Gr. und 9 Kr. in braunfarbigem Druck hinzu;
3. an demselben Tage werden neue Telegraphen-Freimarken in Gebrauch gesetzt, welche die Inschrift »Telegraphie des Deutschen Reichs« tragen, im Uebrigen den norddeutschen Telegraphen-Freimarken gleichen;
4. am 1. Januar 1873 werden für die am 1. Juli 1870 eingeführten Postkarten gestempelte Formulare zu ½ Gr. und 2 Kr. auf chamois Papier mit braunem Druck ausgegeben;
5. am 1. Oktober 1873 kommen Doppelkarten für bezahlte Antwort zu 1 Gr. und 4 Kr. in Gebrauch;
6. am 1. Januar 1875 werden die gegenwärtig noch im Gebrauch befindlichen Postwerthzeichen der Markwährung ausgegeben: Freimarken und Streifbänder zu 3 Pfennig mit grünem Stempel und großer weißer Werthziffer in dem elliptischen Mittelfeld, Freimarken zu 5 Pfennig in violetter Farbe, im Uebrigen von gleicher Beschaffenheit, einfache und doppelte Postkarten mit dem gleichen Stempel wie die 5-Pfennigmarken, Freimarken zu 10, 20, 25 und 50 Pfennig in rosarother, blauer, brauner und grauer Farbe, sowie Briefumschläge zu 10 Pfennig mit rosafarbigem Stempel, welcher, wie bei den vorgenannten Marken, in dem von der Inschrift »Deutsche Reichspost« umgebenen Mittelfeld den Reichsadler in weißem Reliefdruck auf farbigem Grund, in den beiden unteren Ecken die Werthziffern enthält. Die gleichzeitig erschienenen Postwerthzeichen zu 2 Mark haben lilafarbigen Druck und die Form der ehemaligen 10-Gr.-Marken. Vom März 1877 ab werden die Freimarken zu 50 Pfennig statt in grauer in graugrüner Farbe hergestellt.
7. am 1. Januar 1875 werden auch neue Telegraphenwerthzeichen zu 3, 5, 10, 25, 40, 50, 80 Pfennig, 1, 2 und 3 Mark ausgegeben, welche sich in der Ausstattung von den seitherigen nur insoweit unterscheiden, als die Werthziffern bei den drei letztgenannten Gattungen roth sind;
8. im Dezember 1876 kommen in Berlin Rohrpostkarten auf hellrosafarbigem Papier mit braunem Stempel zu 25 Pfennig und Rohrpostbriefumschläge gleicher Farbe mit dunkelblauem Stempel zu 30 Pfennig in Verwendung, zu denen
9. am 20. April 1877 Doppel-Rohrpostkarten mit 2 Stempeln zu je 25 Pfennig hinzutreten;
10. am 1. Oktober 1878 endlich werden die für den Weltpostverkehr be-

Digitized by Google

stimmten Postkarten von chamoisfarbigem Papier mit rosarothem Stempel zu 10 Pfennig ausgegeben.

In Preußen, dem Norddeutschen Bunde und dem Reichs-Postgebiete sind hiernach — abgesehen von geringeren Abweichungen in den Farben ꝛc. — 78 Sorten von Postfreimarken, 28 von Briefumschlägen, 5 von Streifbändern, 7 von Postkarten, 2 von Rohrpostkarten, und 1 von Rohrpostbriefumschlägen, zusammen 121 Postwerthzeichen, sowie 32 Telegraphenwerthzeichen verschiedener Art in 29 Ausgaben in Gebrauch gesetzt worden. Es sind dies sehr bescheidene Zahlen, namentlich wenn man berücksichtigt, daß der größere Theil der neuen Ausgaben durch die Aenderungen in der Gesammtorganisation des Post- bz. Telegraphenwesens, sowie durch Aenderungen in den Währungsverhältnissen herbeigeführt worden ist. Die meisten anderen Verwaltungen sind mit der Erneuerung ihrer Werthzeichen weniger sparsam gewesen. Die Sammlung des Berliner Postmuseums enthält über 4000 verschiedene Arten von Werthzeichen, welche sich nach dem Stande vom 1. Juli 1879 folgendermaßen vertheilen:

	Europa.	Asien.	Afrika.	Amerika.	Australien	Zusammen.
Postfreimarken	1 655	364	235	943	185	3 382
Telegraphenfreimarken	142	10	—	47	—	199
Gestempelte Postkarten	226	31	4	39	6	306
„ Briefumschläge ..	319	31	12	103	3	468
„ Streifbänder ...	34	1	—	10	6	51
„ Briefbogen	1	1	—	1	—	3
„ Postanweisungen	71	—	—	—	—	71
„ Rückscheine	1	—	—	—	—	1
„ Packetadressen ..	4	3	—	—	—	7
„ Nachnahmescheine	4	—	—	—	—	4
„ Frachtbriefe	3	—	—	—	—	3
„ Telegrammformulare	2	—	—	—	1	3
Zusammen...	2 462	441	251	1 143	201	4 498

Dies ist eine recht erhebliche Anzahl, die man jedoch leicht auf das Doppelte vermehren kann, wenn man den professionellen oder, wie sie sich selbst am liebsten nennen, den wissenschaftlichen Sammlern nachahmen und jede Abweichung in der Farbe, Art der Ränderung u. s. w. als Merkmale für eine besondere Sorte annehmen will.

An den Werthzeichen der meisten Verwaltungen läßt sich das Bestreben erkennen, dieselben in einer das Schönheitsgefühl befriedigenden Weise herzustellen. Es ist dies neben den Verwaltungen der meisten größeren Kulturvölker auch denjenigen einzelner kleiner Gebiete recht wohl gelungen. Andererseits liegen Leistungen auffallender Ungeschicklichkeit und Geschmacklosigkeit vor. Zum Theil findet sich hierfür

Digitized by Google

eine Erklärung, wenn man aus dem Bericht des mit der Einrichtung eines geordneten Postwesens in Persien betrauten österreichischen Beamten entnimmt, wie der erste Bedarf an Werthzeichen auf einer kleinen Handpresse gedruckt und dann durch Handarbeit gebrauchsfähig hergestellt werden mußte. Die nur Schriftzeichen in grobem Schwarzdruck aufweisenden Marken verschiedener nicht unter britischer Verwaltung stehender indischer Staaten beleidigen das Auge noch weniger als die in Zeichnung und Ausführung gleich wenig gelungenen Werthzeichen, welche in Spanien namentlich während des letzten Bürgerkrieges daselbst in Umlauf gesetzt wurden.

Zum Schlusse möge noch die Angabe Platz finden, daß im Jahre 1878 im Reichs-Postgebiet rund 635 000 000 Stück Freimarken der verschiedenen Sorten, 93 500 000 Postkarten, 5 600 000 gestempelte Briefumschläge und 6 300 000 gestempelte Streifbänder gebraucht worden sind.

---

72. Die Botenanstalt des Reichs-Kammergerichts.

Mitgetheilt von Herrn Postdirector Löper in Markirch.

I.

Gleichwie die älteren Rechtsschulen und Universitäten in Italien, Frankreich und Deutschland zur Beförderung ihrer Briefe eigene Boten und zwar theilweise schon im frühen Mittelalter besaßen, so hatten gegen Ende des letzteren und am Anfange der neuen Zeit auch die verschiedenen Fürsten und Landesherren, sowie ferner die freien Reichsstädte und daneben auch einige größere Korporationen ihre besonderen Anstalten reitender bz. zu Fuß gehender Boten. Dies gilt auch von dem ehemaligen obersten Gerichtshofe des »heiligen römischen Reichs deutscher Nation«, dem Reichs-Kammergericht, das seinen Sitz längere Zeit hindurch in Speyer, später in Wetzlar hatte.

Bereits gegen Ende des Mittelalters hatte sich in verschiedenen deutschen Staaten die Nothwendigkeit der Trennung der Justiz von der Verwaltung herausgestellt. Seit dem vierzehnten Jahrhundert ging die Handhabung der ersteren mehr und mehr auf rechtsgelehrte Richter über. Auch zum Hofstaat des deutschen Kaisers gehörte ein besonderes, unter seiner Leitung stehendes Gericht, das ihn bei seinen Zügen durch das Reich stets begleitete. Bei demselben übten die dazu berufenen Fürsten und Hofbeamten die Thätigkeit als Richter aus. Hier möge nur an das »heilige Urtheil« erinnert werden, das im Auftrage des Kaisers Sigismund der Markgraf Friedrich von Brandenburg im Jahre 1416 in einer Straßenraubangelegenheit fällte und dem darauf alle anderen Fürsten dieses Gerichts beitraten (s. Archiv für Post und Telegraphie für 1877 S. 345). Dies mit dem Kaiser reisende und nicht stets aus denselben Personen bestehende Gericht hatte im nördlichen Deutschland nach dem Sachsenrecht, im südlichen nach dem Schwabenrecht zu entscheiden.

Dem Kaiser sowie den mächtigeren Ständen waren indessen die Streitigkeiten sehr unangenehm, welche die Kleinen mit einander führten und wenn sie sich mit einander verbanden, auch den Größeren lästig wurden. Die Kraft nach außen sowie die Ordnung im Reiche selbst litten beträchtlich darunter. Dazu kam noch,

Digitized by Google

daß das Fehmgericht in einem großen Theile Deutschlands bestand, von dessen Schrecknissen, wie Goethe treffend bemerkt hat, man sich einen Begriff machen kann, wenn man sich vergegenwärtigt, daß es in eine geheime Polizei ausartete, die sogar zuletzt in die Hände von Privatpersonen gelangte. Solchen Mißständen zu begegnen, war schon Manches versucht worden, bis die Stände endlich ein von ihnen zu unterhaltendes Gericht vorschlugen. Schon unter Friedrich III. angeregt, kam das für das ganze Reich bestimmte Kammergericht unter Maximilian I. auf dem Reichstage zu Worms im Jahre 1495 zu Stande, nachdem gleichzeitig als die Vorbedingung dazu der ewige Landfrieden gestiftet war.

Fortan war jedes Fehde- und Faustrecht bei Acht und Bann verboten und die Selbsthülfe jeder Art ausdrücklich ausgeschlossen. Urtheile über Recht und Besitz sollten nunmehr allein dem Kammergericht überlassen bleiben. Diese »Friedensbestimmungen« wurden nicht, wie es vordem üblich gewesen war, für eine bestimmte Zeit, sondern dauernd erlassen. Daher hatten sie ihre Bezeichnung erhalten und erlangten sie auch einen ganz besonderen Werth.

Das durch Vereinbarung zwischen Kaiser und Reich gestiftete Gericht wurde demgemäß: »Kaiserliches und Reichs-Kammergericht, später jedoch meist nur »Reichs-Kammergericht« genannt. Es bildete fortan im Reiche einen besonderen Stand. Während die früheren Urtheile meist unter freiem Himmel gesprochen waren, sollte das Reichs-Kammergericht die seinigen nur in geschlossenen Räumen sprechen. Man nimmt an, daß daher die Bezeichnung: »Kammergericht« herrühre.

Das Kammergericht wurde zunächst in Frankfurt am Main eingesetzt. Der erste Leiter desselben oder Kammerrichter war Graf Eitel von Hohenzollern. Das Gebäude, in welchem das Reichs-Kammergericht 1495 vom Kaiser Maximilian eröffnet wurde, der Braunfels genannt, wird noch heute gezeigt. Später befand das Kammergericht sich abwechselnd in Worms, Nürnberg, Augsburg, Regensburg; seit 1527 aber fast andauernd in Speyer. Im Jahre 1555 ward bestimmt, daß es fortan stets daselbst bleiben sollte, zumal »ältere gelehrte Personen« abgingen, weil das Gericht keinen ständigen Sitz hatte. Nach Einnahme dieser Stadt durch die Franzosen wurde das Kammergericht im Jahre 1689 nach Wetzlar verlegt.

Die erste Einrichtung des Reichs-Kammergerichts scheint mit größerer Feierlichkeit stattgefunden zu haben, zumal allseitig die Bedeutung desselben erkannt wurde. Der Glanz der Kaiserkrone konnte durch nichts anderes mehr erhalten und erhöht werden, als wenn der Gerichtshof, der den Kaiser als höchsten Richter darstellte, sich in einer solchen Verfassung befand, daß man überall überzeugt war, dort Gerechtigkeit gegen Große und Kleine zu finden. Wohl noch größeres Interesse hatten aber die Reichsstände daran, da sie und ihre Unterthanen es waren, deren Rechtssachen beim Gerichtshofe ihre endliche und letzte Entscheidung zu erwarten hatten.

Das Reichs-Kammergericht unterschied sich von den älteren Gerichtshöfen hauptsächlich auch dadurch, daß nicht nur die Person des Richters anstatt des Kaisers zu Gericht saß, sondern auch, daß alle übrigen Mitglieder des Gerichts, deren Stimmen eigentlich die Entscheidung der Sachen anvertraut war, oder wie man sie anfänglich sehr bezeichnend nannte, die Urtheiler, ein für alle Male oder für beständig ernannt wurden. Damit erreichte man zum ersten Male den Vortheil einer stetigen kollegialischen Berathschlagung, die seitdem von allen Gerichtshöfen nachgeahmt wurde.

Digitized by Google

Der frühere Grundsatz, daß über Niemanden anders, als durch seines Gleichen geurtheilt werden könne, wurde insoweit beibehalten, als der Kammerrichter, unter dessen Vorsitz auch über Fürsten und Grafen Recht gesprochen wurde, stets eine Person von hohem Adel sein sollte. Es wurde ferner auch der Wunsch ausgesprochen, daß unter den Urtheilern Prinzen und Grafen sein möchten. Die Hälfte der Urtheiler sollte zum wenigsten aus der Ritterschaft genommen werden.

Kaiser Maximilian I. trat an das Kammergericht einen Theil seiner Machtvollkommenheit ab. Symbolisch gab er dieser Thatsache gewissermaßen Ausdruck, indem er demselben einen besonderen Gerichtsstab verlieh, welchen der Kammerrichter oder sein Vertreter bei öffentlichen Gerichtsaudienzen in der Hand halten sollte, was thatsächlich auch bis zur Auflösung des Gerichts geschah.

Bei der ersten Einrichtung des Kammergerichts soll es nicht geringe Schwierigkeiten gemacht haben, eine Anzahl geeigneter Personen zu finden, welche zur Uebernahme der bezüglichen Geschäfte bereit waren. Man wählte sie auf dem Reichstage, konnte aber anstatt 16, wie in der Kammergerichtsordnung bestimmt war, nur deren 10 zusammenbringen. Später wurde die ganze Anzahl den Kurfürsten, den Kaiserlichen Erblanden und den übrigen Ständen zur Präsentation zugetheilt. Durch dieses Mittel erreichte man den Vortheil, Männer aus fast allen Gegenden des Deutschen Reichs zu erhalten, die der verschiedenen Rechte kundig waren.

Besondere Schwierigkeit machte die Aufbringung der für das Kammergericht erforderlichen Mittel. Es wurde schließlich der Beschluß gefaßt, daß jeder Reichsstand bestimmte Antheile — Kammerziele r — aufzubringen hatte. Das Kammergericht hatte danach seine eigene Matrikel, welche zugleich die einzige fortlaufende Reichsanlage war, die Jahr ein Jahr aus ihren Gang fortging. Alljährlich wurde ein gedrucktes Verzeichniß darüber aufgestellt, welche Beträge jeder Reichsstand bezahlt hatte oder noch rückständig war, und daneben eine Berechnung der Ausgaben. Dieses Verzeichniß wurde dem Reichstage eingesandt. Schon im Jahre 1507 ward beschlossen, daß alljährlich eine Kommission von Kaiser und Reich sich am Kammergericht einfinden sollte, um die Rechnung in Empfang zu nehmen und etwa vorgefallene Mängel festzustellen und auf deren Beseitigung hinzuwirken. Dies war der erste Anfang der Visitation, welche in späterer Zeit eine weitere Ausbildung erhielt und als ein wichtiger Gegenstand der deutschen Reichsverfassung angesehen wurde.

Insbesondere zur leichteren Handhabung der gerichtlichen Geschäftsordnung wurde auf den Reichstagen zu Augsburg bz. zu Trier und Köln in den Jahren 1500 bz. 1512 das Deutsche Reich in zehn Kreise eingetheilt.

Treffend bemerkt der Staatsrechtslehrer Pütter: »Was bei Errichtung des Kammergerichts und Landfriedens einem Jeden, der darüber nachdenkt, am meisten auffallen muß, ist dieses, daß man so wenig dabei bedacht war, zur Hülfsvollstreckung dessen, was am Kammergericht erkannt werden oder zu Unterstützung des Landfriedens erforderlich sein möchte, die nöthigen zweckmäßigen Anstalten zu treffen. Ein Glück war es, daß der Schwäbische Bund noch im Gange war, der auf Ersuchen des Kammergerichts allenfalls dazu gebraucht werden konnte, dessen Erkenntnisse zur Vollziehung zu bringen«.

Anfänglich war das Reichs-Kammergericht im Wesentlichen nur dazu berufen, über die Aufrechthaltung des mühsam hergestellten öffentlichen Rechtszustandes zu wachen und diesen vor Störung zu schützen. Dies konnte nur durch richterliche Androhung und Vollstreckung gegen denjenigen Reichsunmittelbaren ge-

Digitized by Google

schehen, welcher sich eines Bruches des Landfriedens schuldig machte. Der gegen einen solchen Schuldigen erlassene Strafbefehl wurde Mandat genannt. Bald erhielt diese Gerichtsbarkeit, den vorliegenden Zwecken entsprechend, eine größere Ausdehnung und wurde durch die Gesetzgebung geordnet. Man unterschied zwischen unbedingten und bedingten Mandaten, je nachdem die Anbringung von Einwendungen gegen den Gerichtsbefehl in demselben zugelassen war oder nicht.

Das Kammergericht urtheilte nicht nur über alle Rechtssachen der Reichsunmittelbaren, sondern war auch die höchste Instanz für die Reichsmittelbaren, jedoch nur in Civilsachen. Besonders in späterer Zeit war es aber durch etliche Rechtsvorbehalte (Privilegien) mehrerer Reichsstände beschränkt. Jeder konnte daneben jedoch Beschwerden über verweigerte oder verzögerte Justiz und ferner auch wegen Nichtigkeit, selbst in Kriminalsachen, von den Landesgerichten an dieses Reichsgericht bringen.

Die Geschäfte des Reichs-Kammergerichts müssen sich, entsprechend dem ihm überwiesenen größeren Wirkungskreise, bald ziemlich beträchtlich vermehrt haben. Bezüglich ihrer Bedeutsamkeit bemerkt Goethe in seiner den Kern erfassenden Weise: »Es ist kaum beisammen, so erwächst ihm eine Kraft aus sich selbst, es fühlt die Höhe, auf die es gestellt ist, es erkennt seine große politische Wichtigkeit«. Das Kammergericht wurde denn auch wegen seiner günstigen Einwirkung auf die öffentlichen Rechtsverhältnisse längere Zeit hindurch »das Kleinod der deutschen Verfassung« genannt. Kaiser Karl V. bezeichnete es auf dem Reichstage zu Speyer im Jahre 1540 als »das Band und die Stütze des öffentlichen Friedens«, »publicae pacis vinculum et firmamentum«.

Kaiser Karl V. gab zweien Beisitzern des Kammergerichts, den Doktoren Braun und Visch, den Auftrag, an Stelle der älteren Kammergerichtsordnung eine neue zu entwerfen. Dieselbe kam denn auch zu Stande und behandelte in drei Theilen die Verfassung des Gerichts, die Gerichtsbarkeit desselben und den Prozeß. Diese Arbeit galt in der damaligen Zeit für ein Meisterwerk und hat nicht nur bis zur Auflösung des Kammergerichts als das zur Richtschnur bestimmte Reichsgesetz besonderen Werth behalten, sondern ist auch die Quelle für alle in deutschen Ländern erlassenen Prozeßordnungen geworden. Diese Ordnung war den Reichsständen vorgelegt und 1548 mit Gesetzeskraft veröffentlicht worden. Aus Anlaß des Religionsvertrages vom Jahre 1532 sollten auch evangelische Räthe vom Kammergericht nicht ausgeschlossen sein. Allein jetzt wurde bestimmt, daß keine anderen als nur katholische Mitglieder beim erwähnten Reichsgericht geduldet werden sollten. Nach dem Umschlag der Sachen, der sich mit dem Passauer Vertrage im Jahre 1552 und dem Religionsfrieden im Jahre 1555 ereignete, kam es auch bezüglich des Reichs-Kammergerichts dahin, daß die betreffende Stelle der erwähnten Gerichtsordnung wie folgt abgeändert werden mußte: »daß Kammerrichter und Beisitzer, desgleichen alle andere Personen des Kammergerichts von beiden der alten Religion und dann der Augsburgischen Konfession präsentirt und geordnet werden möchten, und deswegen nicht auszuschließen seien«. Wegen dieser Aenderung wurde die ganze Kammergerichtsordnung im Jahre 1555 von Neuem erlassen.

Aus dieser Kammergerichtsordnung vom 26. September 1555 geht hervor, daß die Zahl der beim Kammergericht beschäftigten Beamten und Unterbeamten schon damals ziemlich erheblich war. Der Leiter desselben sollte danach ein »redlicher verständiger Kammerrichter« sein, der entweder ein geistlicher

Digitized by Google

oder weltlicher Fürst, mindestens aber ein Graf oder Freiherr sein mußte. Von ihm ist verlangt, daß er zu den Geschäften »besonders geschickt und erfahren« sei. Er soll ferner »im Reiche deutscher Nation geboren und deren Herkommen, Gebräuche und Gewohnheiten besonders kundig« sein. Seine Ernennung erfolgte durch den Kaiser selbst. Neben ihm sollten 24 Beisitzer vorhanden sein, und zwar die eine Hälfte aus rechtsgelehrten Personen bestehend, während die andere Hälfte aus der Ritterschaft der betreffenden Kreise gewählt werden sollte; die Ausdrücke darüber lauten, der »Rechten gelehrt bz. gewürdigt«. Sie sollten vor Allem »ehrbaren Wesens und Wandels« sein; zwei derselben mußten die Würde eines Grafen oder Freiherrn haben und im Stande sein, den Kammerrichter zu vertreten; sie erhielten den Titel je eines Präsidenten. Die Beisitzer sollten zum Theil katholisch, zum Theil evangelisch sein. Daneben gab es einen Kaiserlichen Fiskal nebst besonderen, zu seiner Verfügung gestellten Advokaten. Sonst waren beim Kammergericht noch vorhanden: zwei Prokuratoren und sonstige Advokaten, Protonotare, Notare[1]), 2 Leser zur Hülfe der letzteren bei Durchsicht der Akten[2]), Sekretäre, Ingrossisten[3]), ein Kanzlei-Verwalter, ein Pfennigmeister, der die Kasse führte und in späterer Zeit den Titel: »Reichs-Pfennigmeister« erhielt, Kopisten, ein Kanzlei-Knecht, ein Pedell und schließlich noch ein Botenmeister nebst 12 vereideten Boten. Die Kammergerichtsordnung vom Jahre 1555, welche bedeutend ausführlicher als die älteren Ordnungen ist, umfaßt nahezu 100 Folioseiten und zeichnet die Rechte und Pflichten eines jeden dieser Beamten genau vor; 8 Artikel, in etwa 50 Paragraphen zerfallend, handeln allein vom Botenmeister und den unter seiner Aufsicht stehenden Boten, welche die Bezeichnung: »Kammergerichtsboten« oder »nuncii« führten.

Der vor einigen Jahren verstorbene Offizial bei der General-Direction der Königl. bayerischen Verkehrsanstalten in München, Eugen Hartmann, hat in seinem schätzenswerthen Werke »Entwickelungsgeschichte der Posten von den ältesten Zeiten bis zur Gegenwart« unter Anderem auch den verschiedenen Botenanstalten in Deutschland ꝛc. eine genauere Untersuchung gewidmet und darüber manche Einzelheit von Interesse beigebracht. Die Botenanstalt des Reichs-Kammergerichts, dieses »obersten und letzten Gerichts« im Deutschen Reiche, nebst denjenigen der zahlreichen Landesgerichte, sowie der ähnlich eingerichteten Verwaltungsbehörden, wie Regierungen, Rentämter ꝛc., sind jedoch seiner Aufmerksamkeit entgangen. Dagegen hat schon der würdige Rechtslehrer Joachim von Beust in seinem ausführlichen Werke über das Postregal auch einzelne Auszüge aus der Reichs-Kammergerichtsordnung gebracht. Da indessen die beim erwähnten Gericht vorhanden gewesene Botenanstalt als das einzige Reichsinstitut dieser Art einerseits manches Gemeinsame mit anderen Boteneinrichtungen besaß und denjenigen in den Reichsstädten zum Muster gedient haben mag, so möge eine nähere Betrachtung derselben hier folgen.

---

[1]) Die Sekretäre des Reichs-Kammergerichts führten die Bezeichnung: »Notare«, weil sie die Beschlüsse und Urtheile in den Senaten, in welche dasselbe zerfiel, in Verhandlungen zu notiren hatten.

[2]) In späterer Zeit gab es außer 4 besoldeten Lesern noch 3 bis 4 unbesoldete. Das betreffende Zimmer, in welchem sie beschäftigt waren, hieß die Leserei (Registratur).

[3]) Unter Ingrossisten verstand man diejenigen Kanzlisten, welche nur Frakturschrift anfertigten. Sie wurden 1782 beseitigt, und die erforderlichen Titeleingänge fortan in Kupfer gestochen.

Digitized by Google

Zur Zeit der Begründung des Reichs-Kammergerichts im Jahre 1495 gab es in Deutschland bekanntlich noch keine Posteinrichtungen; es kann hiernach nicht befremden, wenn dies Gericht zur Beförderung bz. Bestellung seiner Briefschaften eine eigene Botenanstalt einrichtete. Nachdem dieselbe sich im Großen und Ganzen bewährte, blieb sie im Wesentlichen in derselben Verfassung bis zur Auflösung des Gerichts bestehen. Schreiben an den Kaiser in Wien, an die Kurfürsten ꝛc., an deren schleuniger Beförderung viel gelegen war, wurden in späterer Zeit der Reichspost zur Beförderung übergeben. Dagegen verblieb den Boten des Kammergerichts die Beförderung der Verfügungen mit Behändigungsscheinen, Prozeßsachen ꝛc. Es war unter Anderem sogar bestimmt, wieviel Prozeßangelegenheiten einem Boten höchstens übergeben werden durften. Nach einer Verfügung des Kammergerichts vom Jahre 1653 sollten nämlich einem reitenden Boten nicht mehr als 6, einem zu Fuß gehenden nicht mehr als 4 »Haupt-Prozeß« zur Besorgung übergeben werden. Demjenigen Boten, welcher bereits abgereist war, durften Prozeßsachen auch nicht durch die Post nachgesandt werden.

In der »Ordnung des Kayserl. Cammer Gerichts zu Worms« vom Jahre 1495 ist die Zahl der Boten noch nicht bestimmt; auch sind nur wenige Andeutungen über deren Pflichten gegeben. Erst nach und nach erweitert sich nach Maßgabe des vorliegenden urkundlichen Stoffes der Kreis der Geschäfte der Boten. So heißt es bereits in der Ordnung vom Jahre 1500, wie beschlossen worden, daß keinen Verkündigungen oder Insinuationen, Ladungen oder anderen Briefen, welche vom Kammergericht ausgingen, »Glauben gegeben werden« solle, als allein denjenigen, welche durch die geschworenen Boten oder öffentlichen Notarien »die durch ein Cammerrichter zuvor approbiert und zugelassen« seien. Zu diesem Zwecke sollten die erwähnten Personen ihre Handschrift, »Namen und Signet« dem Kammergericht übergeben, denen andererseits eine Anweisung, in welcher Art die Verkündigung geschehen solle, ertheilt werden würde. In der Gerichtsordnung vom Jahre 1538 befindet sich schon ein besonderer ausführlicher Abschnitt mit dem Titel: »Wie und was gestalten ein jeder Cammer-Bott exequiren«, d. h. seine Geschäfte ausführen soll. Diese Bestimmungen sind im Wesentlichen in die Kammergerichtsordnung vom Jahre 1555 übergegangen, welche mit geringen Aenderungen oder Zusätzen aus späterer Zeit, die jedoch die Botenanstalt kaum betreffen, etwa 250 Jahre in Kraft war.

Zwar waren seit dem Jahre 1555 in den Reichsabschieden und Visitationsbeschlüssen verschiedene Zusätze und Aenderungen der Gerichtsordnung eingetreten, so daß es bisweilen mühsamer Nachforschungen bedurfte, um festzustellen, was als Gesetz anzusehen sei und was nicht. Es ward deshalb beschlossen, den Beisitzern des Kammergerichts die Einschaltung dieser Verbesserungen und Zusätze aufzugeben. Die Umarbeitung der Bestimmungen erfolgte demgemäß auch. Im Jahre 1613 wurde der Entwurf unter dem Titel: »Concept der verbesserten Kammergerichts-Ordnung« gedruckt, ohne daß es jedoch zur Revision desselben und Verleihung der gesetzlichen Kraft kam. Die damaligen politischen Verhältnisse waren wenig dazu angethan, ein solches Werk zu fördern. Später blieb die Angelegenheit überhaupt beruhen.

Beim Kammergericht befand sich noch in späteren Zeiten in einem besonderen Schranke ein alter Manuskriptband, mit allen dieses Gericht betreffenden Gesetzen und Verordnungen, welcher Kameral-Alkoran genannt wurde. Offenbar

Digitized by Google

wollte man mit dieser Bezeichnung andeuten, daß der Inhalt dieses Buchs, gleich dem Gesetzbuche der Mohamedaner, heilig zu halten sei.

Die hauptsächlichsten Geschäfte der 12 bestellten Kammergerichtsboten, deren Zahl übrigens nach Bedarf vermehrt werden durfte, bestand darin, die gerichtlichen Vorladungen, Citationen und sonstigen Schreiben aller Art oder »Kaiserlichen Briefe« — wohl so genannt, weil sie im Namen des Kaisers ausgefertigt waren — den darauf bezeichneten Empfängern zu überbringen, bz. denselben unter den bestimmten gerichtlichen Formen einzuhändigen. Da die Empfänger öfters weit entfernt vom Reichs-Kammergericht wohnten, so hatten die Boten behufs Erledigung ihrer Geschäfte häufig einen großen Theil Deutschlands zu durchreisen. Läuferboten würden bei größeren Reisen zu lange unterwegs gewesen sein; es war deshalb von vornherein bestimmt, daß die Boten beritten sein sollten. An und für sich mochte ein Bote »hoch zu Roß«, abgesehen von der größeren Schnelligkeit der Ausführung seines Geschäfts, einen besseren Eindruck auf die Betheiligten machen und die Kaiserliche Würde des Gerichts mehr zur Darstellung bringen, als ein vom Gange ermüdeter laufender Bote. Er war aber ferner auch sicherer zu Pferde. Ausdrücklich bestimmen übrigens die Gerichtsordnungen, daß der Bote sowohl am Stationsorte wie insbesondere bei seinen Fahrten durch die deutschen Lande unter deren Herren »Geleit, Sicherheit und Schutz« stehen sollte. Er hatte sich auf seinen Reisen selbst zu beköstigen. Neben der Beförderung der Briefe lag dem Boten ob, Gebühren zu erheben und Gerichtskosten einzuziehen, welche er nach seiner Rückkehr mit dem Botenmeister zu verrechnen hatte. Zu solchem Zwecke sollte er »ziemlich schreiben und lesen« können. Die Auswahl unter den Bewerbern um Botenstellen erfolgte gemeinsam vom Kammerrichter und den Beisitzern des Gerichts. Zu Boten sollten nur solche Personen angenommen werden, welche »glaubhafft, fromm, redlich und zum Botenamt tüglich« (tauglich) waren. Derjenige Bote, an den die Reihe des Reitens war, sollte sowohl Vor- wie Nachmittags vor der Kanzlei warten, »damit nicht von nöthen, ihn lang zu suchen oder nachzulauffen« und sobald er abgefertigt war, fortreiten, gleichviel, ob die »Reise beschwerlich« war oder nicht.

In demjenigen Zimmer, in welchem die Kammergerichtsboten sich aufzuhalten hatten, hingen vier alte hölzerne Tafeln, auf denen sich bemerkt fand, an welchen Boten die Reihe gekommen war, entweder eine »große Reise, eine sogenannte Mittelreise oder eine kleine Reise« auszuführen. Einige Zeit hindurch waren daneben noch »außerordentliche Reisen« veranstaltet worden. In einer Verfügung des Kammergerichts vom Jahre 1661 heißt es jedoch darüber: »Die eine Zeithero eingeschlichene Extraordinari-Reisen haben auch viel extraordinari Confusion und Zerrüttung verursachet, deßwegen sie hiemit gäntzlich abgeschafft sein sollen«.

Die zu befördernden Briefe und Prozeßsachen hatte der Bote einzig und allein aus den Händen des Botenmeisters entgegen zu nehmen und den Empfang in einem besonderen Register anzuerkennen. Ebenso hatte er nach Rückkehr von seinem Ritt sich wieder beim Botenmeister zu melden, ihm über die Ausführung seiner Geschäfte Bericht oder wie es heißt »Relation« zu erstatten und das Nähere in dem erwähnten Register und außerdem auf der Urschrift oder einer Abschrift der gerichtlichen Verfügung anzugeben. An denjenigen Orten, woselbst ein Auftrag auszuführen war, sollte der Bote »sich der Gebühr und guter Bescheidenheit halten und Niemand mit Worten oder Wercken beschweren oder beleidigen«; er durfte selbst dann nicht Selbst-

Digitized by Google

hülfe gebrauchen, wenn Derjenige, bei dem er sich befand, oder dessen Diener ihm mit »unbescheidenen Worten« begegnete.

Hin und wieder muß es schon damals vorgekommen sein, daß die Empfänger gerichtlicher Verfügungen sich verleugneten, oder daß sie nicht gleich aufzufinden waren. In der Gerichtsordnung vom Jahre 1538 sind deshalb schon folgende praktische Bestimmungen gegeben:

»So aber ein Bott ein Parthey, ohn still liegen, nicht bekommen mag, so soll er die Proceß in sein gewöhnliche Behausung, nicht einem Kind, sondern seiner Haußfrauen, oder einem andern seiner Ehehalten, so jetzt zu seinen Jahren kommen, überantworten, und bestellen, daß er solche Brieff oder Proceß, auffs förderlichst seinem Meister, Junckherrn oder Herrn, so er kombt, überantworte, oder bey gewisser Bottschafft verschafft, damit Schaden, so ihm begegnen möcht, verhüt werde.

Wo aber niemands wolt solch Proceß von ihm annehmen, soll der Bott dieselbig in seiner Behausung ligen lassen, doch in Beysein eines auß dem Haußgesind.

So aber das Hauß vor ihm verschlossen, und nicht eingelassen würde, und vielleicht sich niemand ließ sehen, soll der Bott einen oder zween Nachbarn, so er ungefährlich haben mag, zu ihm beruffen, und die Brieff oder Proceß an das Hauß anschlagen.

Wo aber jemands vorhanden, und doch nicht auffthun wolt, alsdann mag er die Brieff oder Proceß an die Thür, Fenster oder an ein ander Ort deß Hauß legen oder stecken, und darvon gehen.«

Die erwähnten Gerichtsboten kamen aus Anlaß ihrer dienstlichen Reisen öfters auch in Berührung mit hochgestellten Persönlichkeiten, wenigstens sind in der Kammergerichtsordnung vom Jahre 1555 ausführliche Vorschriften über das Verhalten der Boten gegenüber Kurfürsten, Fürsten, Prälaten, Aebten ꝛc. gegeben. Wenn dem Boten eine fiskalische oder andere Prozeßangelegenheit vom Botenmeister eingehändigt war, um sie einem Kurfürsten, Fürsten oder »fürstenartigen« Geistlichen oder Weltlichen zu verkünden, so hatte er ungesäumt sich nach demjenigen Orte zu begeben, woselbst der Fürst seine gewöhnliche Hofstatt hatte. Am Bestimmungsorte sollte er sich mit »gebührlicher Bescheidenheit anzeigen und vernehmen« lassen, wie er Kaiserliche Briefe oder Prozeßsachen erhalten hätte, um dieselben Seiner »Kurfürstlichen Gnaden« selbst einzuhändigen. Ihm lag ob, die erwähnten Briefe dem Kurfürsten ꝛc. thunlichst »unter Augen zu verkünden« und ihn die Urschrift lesen, und daß dieses geschehen war, auf einer gleichlautenden Abschrift anerkennen zu lassen. Sofern er aber den Kurfürsten ꝛc. nicht persönlich antraf oder sonst nicht zu ihm gelangen konnte, sollte er das Schreiben an dem gewöhnlichen Orte der Hofstatt, dem Kanzler, Hofmeister oder Statthalter oder der vornehmsten befehlenden Person einhändigen. Wenn ihm dieses jedoch verweigert wurde, so durfte er das Schreiben auch einer »mindern« Person aus dem Hofgesinde oder dem Pförtner einhändigen. Im Falle der Verweigerung der Annahme sollte der Bote den Brief »an das Thor stecken oder darfür liegen lassen und keineswegs die Brieff oder Proceß wiederum mit ihm führen«.

Bestimmungen ähnlicher Art wie die oben erwähnten sind ertheilt für den Verkehr des Boten mit Prälaten, Aebten, Aebtissinnen, Grafen, Freiherren, Herren, Bürgermeistern und dem Rath einer Stadt, nur daß je nach dem Range dieser Personen im Ganzen mit je etwas geringerer Rücksicht bz. »Bescheidenheit« zu ver-

Digitized by Google

fahren war. Wenn gegen eine ganze Gemeinde ein Prozeß angestrengt war, so sollte der Bote dieses dem Bürgermeister und dem Rath verkünden. »Und dieweil in des Boten Macht nicht stehet, eine Gemeine zu beruffen, auch nicht zuversichtiglich, daß dieselbige auff sein Begehr versammlet werde, soll der Bot die Kayserl. Brief oder Proceß zwyfach an das Rathhaus so daselbst ist, an die Pfarrkirchen, oder ein ander offen gemein Ort anschlagen, und darauff seine Relation, wie und welcher gestalt er solche Execution gethan, obgeldtermassen ordentlich beschreiben«.

Andere Bestimmungen regeln das Verfahren bei Citationen, Inhibitionen, Mandaten, Edikten und offenen Briefen.

Der Botenmeister, welcher die nächste Aufsicht über die Boten führte, wurde aus dem Kanzleipersonal dazu gewählt. Derselbe hatte unter Anderem alle Berichte der Boten über geschehene Behändigung der Vorladungen mit zu unterschreiben. Er war außerdem verpflichtet, mit den Boten abzurechnen und das abzuliefernde Geld in eine besondere Büchse zu legen; dieses wurde später unter sämmtliche Boten vertheilt. Wenn sich zwischen ihm und den Boten, insbesondere bei Verrechnung der Gelder, Anstände und Unterschiede ergaben, so sollte die Angelegenheit zweien hierzu besonders bezeichneten Beisitzern zur Entscheidung vorgetragen werden. Außerdem war der jedesmalige Kanzlei-Director zu einem »Deputaten« über die Boten und den Botenmeister bestimmt; ihm sollten alle in ihrem Amt etwa vorfallenden Unregelmäßigkeiten und Streitigkeiten zunächst zur Abhülfe bz. Entscheidung unterbreitet werden.

Den vorstehenden Verpflichtungen entsprechend lautete der von dem Boten zu leistende Eid dahin, daß er »unserm Cammer-Richter und Urtheilern gewärtig und gehorsam zu seyn, ihre Botschafft, Citation und Gerichts-Brieff, so ihme von dem Cammer-Richter, Urtheilern, ihren Deputaten oder Boten-Meister zu jederzeit befohlen oder übergeben worden, getreulich und mit förderlichem Fleiß auszurichten, und den Personen, an die solche Brieff stehen, zu selbst Händen oder in ihre häußliche Wohnung oder sonst nach Ordnung des Rechten zu überantworten und zu verkünden, solcher Ueberantwortung Tag und Mahlstatt darauf zu schreiben, dem Boten-Meister des glaubliche Relation, auch sonst alles das zu thun und handeln, das ihnen, Inhalt der Ordnung gebührt, alles treulich und ungefährlich«.

Oben ist bereits angedeutet, wie besonderer Werth darauf gelegt wurde, daß der Bote des Kammergerichts seine Reisen zu Pferde ausführte; es heißt darüber in der Gerichtsordnung, wie aus »redlichen und beweglichen Ursachen« nicht zu gestatten sei, die Kaiserlichen Prozeßsachen durch Fußboten befördern zu lassen. Nur im Nothfalle, wenn reitende Boten nicht zur Stelle waren, durfte es geschehen. In späterer Zeit reichten jedoch die 12 berittenen Boten nicht mehr aus, und man beschäftigte, wohl aus Gründen der Sparsamkeit, daneben auch Fußboten. Im Jahre 1766 gab es außer den 12 reitenden Boten (»nuncii equites«) 12 gehende Boten (»nuncii pedites«) und schließlich noch 12 überzählige Boten (»nuncii supernumerarii«); es wurden mithin im Ganzen 36 Boten damals beschäftigt. Wahrscheinlich wurden die reitenden Boten vorzugsweise zu größeren, die zu Fuß gehenden zu kleineren Reisen verwendet.

Obschon in den Kammergerichtsordnungen von einer Dienstkleidung der Gerichtsboten nicht weiter die Rede ist, so sollen sie diejenige der »Kaiserlichen Lackeien« getragen haben. Zur besseren Kennzeichnung seiner Würde besaß jeder Bote daneben »der Kayserlichen Majestät Büchs«, nämlich ein kleines Schild von

Digitized by Google

Silber, also ein ähnliches Merkmal, wie die Gerichts-Exekutoren in einigen Staaten noch heutzutage tragen. Der in Abwesenheit der reitenden Boten beschäftigte Fußbote war verpflichtet, die ihm eingehändigte Büchse aus »Silber, Kupfer oder Holz« sogleich nach gemachtem Gebrauche dem Botenmeister wieder einzuhändigen.

Jeder der Kammergerichts-Boten erhielt einen festen Lohn von 12 Gulden jährlich und daneben gewisse Reisekosten und bestimmte Gebühren, nämlich für je 8 Meilen Wegs bis »in die Statt der Verkündigung und nicht wieder herum« 1 Gulden zu 16 Batzen und für die Verkündigung der Ladung selbst, sofern nicht mehr als eine Person dabei betheiligt war, einen halben Gulden. Wenn dagegen mehr als eine Person zu benachrichtigen war, so sollte im Ganzen ein rheinischer Gulden erhoben werden. Später scheint allgemein ein Gulden abgefordert zu sein, der »Kammer-Gulden« genannt wurde. Sofern es vorkam, daß der Bote auf demselben Ritt mehr als für eine Person Citationen oder andere Prozeßsachen zu befördern bz. zu verkünden hatte, so war ihm von jeder Partei das Reit- und Verkündigungsgeld besonders zu entrichten. Er selbst durfte jedoch nur den Betrag für einen Ritt behalten, während er das übrige Geld dem Botenmeister einzuhändigen hatte. Letzterer war außerdem verpflichtet, bestimmte Beträge von solchen Personen, die ihre Prozeßsachen nicht durch die Boten verfolgen lassen wollten, zu Gunsten dieser zu erheben. Diese Beträge wurden Konkordiengelder genannt; sie sollten nebst den anderen in eine besondere Büchse gelegten Beträgen vierteljährlich unter sämmtliche Boten vertheilt werden.

Es läßt sich annehmen, daß die solchergestalt in der Büchse angesammelten Beträge nicht gering waren, einmal, weil die Boten auf die Erhebung der Konkordiengelder größeren Werth legten, ferner aber, weil ihr jährlicher Lohn nur gering war, zumal, wenn man berücksichtigt, daß damit ein Pferd unterhalten werden mußte. Während um jene Zeit die vom Rath in Straßburg im Elsaß beschäftigten Einspännigen, denen ebenfalls die Unterhaltung eines Pferdes oblag, jährlich 52 Gulden und daneben eine Entschädigung erhielten, wenn ihr Pferd fiel[1]), bezogen die Boten des Reichs-Kammergerichts, wie bereits angedeutet, nur 12 Gulden jährlich und daneben die erwähnten Meilengelder[2]), während von der Gewährung einer Entschädigung beim Fallen des Pferdes nicht die Rede ist. In späterer Zeit sah man indessen ein, daß der Lohn der Boten zu gering bemessen war. Bei einer gelegentlich des Reichsabschiedes von 1654 eintretenden Erhöhung der Gehälter der Beamten am Reichs-Kammergericht wurde der Lohn für jeden Boten auf 32½ Reichsthaler erhöht. Gegen Ende des vorigen Jahrhunderts betrug der Lohn für die 12 berittenen Boten zusammen 692 Reichsthaler und 20 Kr., so daß also jeder derselben durchschnittlich nahezu 58 Reichsthaler empfing.

Nach einem seltsamen alten Gebrauche waren die Kammerboten berechtigt, auf ihren Reisen in denjenigen Orten, woselbst Judenschulen sich befanden, von jeder Synagoge eine »Judenzehrung« zu verlangen, statt der sie meistentheils 10 Kreuzer erhielten. Auch in den Klöstern scheint man die Boten öfters verpflegt zu haben, wenigstens heißt es in der Gerichtsordnung von 1538: »Es wil auch Cammerrichter und Beysitzer, daß sich die Boten in den Klöstern, darin sie nichts verzehren, mit

[1]) Archiv für Post und Telegraphie für 1876 S. 200.

[2]) In Frankfurt am Main erhielt 1555 der Gerichtsbote 21 Pf. für jede Meile; erscheint nicht beritten gewesen zu sein. Lersner, Chronik von Frankfurt am Main.

Digitized by Google

dem, so man ihnen fürsetzt und gibt, begnügen lassen, und nicht wie bisher etwan beschehen, viel Stoltzheit und üppige Wort brauchen, dann sie gedencken ernstlich, auch mit Entsetzung ihres Ampts, die Vberfahrer darum zu straffen.«

In älterer Zeit müssen die Boten ihre Pflichten bisweilen nicht sonderlich erfüllt haben, wenigstens heißt es von ihnen in der Gerichtsordnung unter Anderem, daß sie »wie bißher vielfältig beschehen, zween, vier, sechs oder mehr Tag sich heimlich verborgen« gehalten hätten. Unter solchen Umständen kann es nicht weiter auffallen, daß in der erwähnten Ordnung auch bereits Strafen für die Boten ꝛc. vorgesehen sind. Es sollten dergleichen eintreten, wenn ein Bote sich säumig zeigte, von den Parteien zuviel abforderte oder sich sonst etwas zu Schulden kommen ließ. Je nach der Schwere des Falls war die Strafe entweder »Thurn« oder Gefängnißhaft oder auch Entlassung aus dem Dienste. Ein Bote, der sich von vornherein untauglich zu seinen Geschäften zeigte, konnte durch Beschluß des Kammerrichters und der Beisitzer jederzeit »abgeschafft« werden. In dieser Beziehung sollte keine »Förderung, Fürschrifft, wie und von wem die seye, angesehen werden«.

Die regelmäßige und prompte Ausführung der von den Boten zu erledigenden Aufträge war für den guten Fortgang der Geschäfte des Reichs-Kammergerichts von größerer Bedeutung. Es heißt deshalb auch in der Gerichtsordnung, daß daran »nicht wenig, sondern viel gelegen sei, zumal ihm in den zu erstattenden Bericht geglaubt und auch jederzeit die Proceß wider die Ungehorsamen in contumaciam angestellt werden müßten«.

Die ausführlichen Bestimmungen der Kammergerichtsordnung vom Jahre 1555 über die Gerichtsboten werden ihres besonderen Interesses wegen in der nächsten Nummer des Archivs in ihrem Wortlaute mitgetheilt werden.

Wie bereits bemerkt, ist die Botenanstalt des Reichs-Kammergerichts für die Gerichte und Regierungsbehörden in verschiedenen deutschen Ländern und Reichsstädten von vorbildlichem Einfluß gewesen. Einige hierauf bezügliche Bemerkungen mögen zum Schluß hier folgen.

In Preußen hießen die berittenen Boten dieser Behörden Landreiter; solche gab es ehedem auch beim Kammergericht in Berlin. Eine ähnliche Botenanstalt wie beim Reichs-Kammergericht wird auch der Reichs-Hofrath in Wien gehabt haben, zumal im westfälischen Friedensvertrage ausdrücklich bestimmt war, daß die Kammergerichtsordnung von demselben ebenfalls beobachtet werden solle.

Auch in anderen österreichischen Erblanden befanden sich ähnliche Einrichtungen. In Mähren wurden die Gerichtsboten mehrfach Amtsboten genannt. Beim K. Tribunal daselbst hießen diese Personen geschworne Repräsentations- bz. Kammerboten oder auch geschworne Gubernialboten. Im Olmützer Kreise und im Fürstenthum Troppau führten sie die Bezeichnung Kreisboten oder Puhonczen (nach dem böhmischen Worte Puhon oder Klage). Für sie war eine eigenthümliche Einrichtung vorgesehen. Jeder Bote erhielt nämlich vom Gericht einen Zettel, auf welchem alle Kläger oder ihre Bevollmächtigten verzeichnet standen. Diesen Zettel mußte der Bote jedem Verklagten vorzeigen, und dieser hatte darauf zu bestätigen, daß ihm die Klage vorgezeigt war. Wenn der Verklagte sich nicht zu Hause befand oder sich verleugnete, so machte der Bote die Klage innerhalb des Hauses bekannt und nahm als Beweis der erfolgten Citation ein Merkmal mit, allenfalls mittels Abschneidens eines kleinen Hölzchens, denn, wenn er die Klage nicht ordentlich vor-

Digitized by Google

zeigte, so wurde er in Haft gebracht und auf seine Kosten ein anderer Bote abgesandt.[1])

Noch in den sechsziger Jahren des vorigen Jahrhunderts wurden selbst in Preußen besondere Boten oder Landreiter zur Bestellung von Verfügungen mit Behändigungsscheinen bei einzelnen Behörden verwendet. Wenigstens ist in einem Reskript Friedrichs des Großen an die Regierung in Magdeburg vom Jahre 1762 bestimmt, daß fortan »die Edikte und die zu publizirenden Urtheile, gleichwie beim Kammergericht in Berlin und andern Justizkollegiis nicht mehr durch die Boten insinuirt, vielmehr durch die Post abgesandt werden sollen«.

Auch in anderen deutschen Ländern wird in späterer Zeit, insbesondere aber seit Herstellung der Landbriefträgeranstalt die Bestellung der gerichtlichen Briefe und Verfügungen mit Behändigungsscheinen den Gerichtsboten abgenommen und der Post übertragen sein, zumal dies schon der Grundsatz der Theilung der Arbeit unter die betreffenden Behörden an die Hand gab.

In ähnlicher Weise, wie die Boten des Reichs-Kammergerichts, trugen auch die Gerichtsboten in einzelnen Reichsstädten eine bestimmte Dienstkleidung und öfters noch ein besonderes Merkmal, z. B. in Nürnberg blaue Röcke und Stäbe, in den Händen. In Straßburg, woselbst sie auch »Herrendiener« genannt wurden, hatten sie einen Rock, der zur Hälfte aus weißem, zur anderen Hälfte aus rothem Zeug — den Straßburger Stadtfarben — bestand und trugen daneben einen mit Silber beschlagenen knorrigen Stab.[2])

Im vierzehnten Jahrhundert soll in Frankfurt am Main, als daselbst noch ein Kaiserlicher Schultheiß Recht sprach, der Gerichtsbote einen rothen Mantel mit dem Wappen des Schultheißen und Umschrift seines Namens und Amts, »mit Silber reich eingefaßt«, getragen haben.[3])

Nachdem den Boten bei den einzelnen Gerichten in Deutschland ein großer Theil ihrer früheren Geschäfte abgenommen und der Post überwiesen ist, haben sie vorzugsweise nur noch Exekutionen oder Zwangsvollstreckungen auszuführen und werden deshalb Gerichtsexekutoren genannt. Dagegen hat sich bei größeren Gerichten der Titel eines »Botenmeisters« bis jetzt erhalten. (Schluß folgt.)

73. Eisenbahnverkehr in Berlin und Wien.

Der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen entnehmen wir nachstehenden interessanten Aufsatz über den Umfang des Eisenbahnverkehrs in Berlin und Wien.

Die »Oesterreichische Eisenbahnzeitung« bringt den statistischen Bericht der Polizeidirection über den Lokalverkehr Wiens für das Jahr 1877. Wir benutzen diese Gelegenheit, um den Eisenbahnverkehr Wiens mit Berlin auf Grund der von der Königlichen Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn veröffentlichten Angaben zu vergleichen — eine Vergleichung, die umsomehr Interesse haben dürfte, als beide Städte fast genau dieselbe Einwohnerzahl, nämlich 1 Million, haben.

[1]) d'Elwert, Geschichte der Verkehrsanstalten in Mähren.
[2]) Schramm, Saxonia monumentis viarum illustrata. Von denen Wegeweisern ꝛc. Wittenberg 1726.
[3]) Lersner a. a. O.

Digitized by Google

I. Personenverkehr.

Anzahl der angekommenen und abgegangenen Reisenden.

Berlin.	Wien.	Berlin.	Wien.
1. Berlin-Potsd.-Mgdb.	—	2 372 732	—
2. —	Südb. ausschl. Meidling	—	2 204 714
3. Niederschles.-Märkische	—	1 729 413	—
4. —	Westbahn.....	—	1 323 631
5. —	K. Ferdinand Nordb. .	—	1 231 574
6. Berlin-Stettin	—	961 345	—
7. Berlin-Hamburg ...	—	923 030	—
8. Berlin-Anhalt	—	888 597	—
9. —	K. Franz-Josefbahn ..	—	793 446
10. —	Nordwestbahn	—	779 577
11. Ostbahn	—	733 693	—
12. Magdeb.-Halberstadt.	—	722 612	—
13. —	Staatsbahn	—	587 921
14. Berlin-Görlitz	—	487 916	—
15. Berlin-Dresden	—	245 234	—
16. Berliner Nordbahn ..	—	191 980	—
17. Militärbahn	—	36 308	—
	Im Ganzen..	9 292 860	6 920 863
	und im Durchschnitt täglich.....	25 460	18 961

Wir besitzen leider kein Material, um diesen Vergleich auch auf den Verkehr von Paris und London ausdehnen zu können. Nur in den Reisestudien über das englische Eisenbahnwesen von Schwabe finden wir in Betreff Londons die Notiz, daß im Jahre 1875 die Zahl der ankommenden und abgehenden Reisenden betrug

in Cannonstreet..... 9 500 000,
in Charing Croß 7 000 000,

mithin haben diese beiden Stationen der South Eastern in London einen größeren Personenverkehr als sämmtliche Personenbahnhöfe in Berlin und Wien zusammen.

In Betreff des Fremdenverkehrs Wiens entnehmen wir dem in der »Oesterreichischen Eisenbahnzeitung« enthaltenen Artikel noch Folgendes:

Der Fremdenverkehr in Wien betrug:

1877 ..... 146 748 Personen,
1876 ..... 146 054 »
1875 ..... 155 957 »

Eine Erklärung dafür, daß der Eisenbahnverkehr in Wien bei gleicher Einwohnerzahl um 2 372 000 Personen oder 25 Prozent geringer als in Berlin ist, dürfte zum Theil den theuren Gasthofspreisen Wiens, welche nicht geeignet sind, den Mittelstand anzulocken, zum Theil wohl auch der entfernten Lage der meisten Bahnhöfe und den hohen Preisen der Fiaker zuzuschreiben sein, während der unge-

Digitized by Google

heuere Unterschied zwischen Wien, Berlin und London in der überaus günstigen Lage der Londoner Bahnhöfe, der unübertrefflichen Ausbildung des Lokalverkehrs, sowie auch darin beruht, daß die Endbahnhöfe der in London mündenden Bahnen mit großen, auf das Beste eingerichteten Hotels verbunden sind, daher die hohen Nebenkosten für die Fahrt von und nach dem Bahnhofe, sowie die damit verbundenen Unbequemlichkeiten wegfallen. Im Interesse der Reisenden wie der Eisenbahnen ist es zu bedauern, daß die Anlage derartiger Eisenbahnhotels in Deutschland wie in Oesterreich keine Nachahmung gefunden hat.

II. Güterverkehr.

Anzahl der angekommenen und abgegangenen Güter in Tonnen.

Berlin.	Wien.	Berlin.	Wien.
1. —	Nordbhf. u. Floridsdorf	—	1 702 201
2. Niederschles. Märkische (Frankfurter Bhf.)	—	1 493 544	—
3. —	Westbhf. und Penzing.	—	1 035 046
4. Berlin-Anhalt	—	888 597	—
5. Berlin-Hamburg ...	—	704 917	—
6. Ostbahn.....	—	634 764	—
7. —	Südbhf. Matzleinsdorf und Meidling	—	625 969
8. Magdeb.-Halberstadt.	—	566 429	—
9. Berlin-Stettin	—	551 666	—
10. Berlin-Potsd.-Mgdb.	—	360 000	—
11. —	Nordwestbahnen und Jedlesee.....	—	262 481
12. Berlin-Dresden	—	214 103	—
13. —	Franz-Josefbahn und Nußdorf.....	—	176 689
14. Berlin-Görlitz	—	147 105	—
15. —	Staatsbahnhof	—	59 465[1])
16. Berliner Nordbahn..	—	29 584	—
	Im Ganzen..	5 592 041	3 861 851
Werden zu Berlin noch in gleicher Weise, wie das in Wien geschehen, die auf den Ringbahnstationen Rixdorf, Tempelhof, Schöneberg, Moabit, Wedding, Gesundbrunnen, Weißensee und Friedrichsberg angekommenen und abgegangenen Güter gerechnet mit..		164 722	—
	so ergiebt sich	5 756 763	3 861 851

[1]) Daß der Staatsbahnhof in Wien nur einen Güterverkehr von 59 465 Tonnen haben soll, ist so auffallend, daß hier wohl ein Irrthum vorliegen dürfte.

Digitized by Google

Nach Vorstehendem verhält sich der Eisenbahn-Güterverkehr von Wien zu dem von Berlin bei gleicher Einwohnerzahl wie 2:3 — ein Verhältniß, das wohl darin seine Erklärung finden dürfte, daß die Industrie in Berlin erheblich größer als in Wien ist, und daß auch der Umfang der in Berlin eingehenden, dort auf Lager genommenen resp. verarbeiteten und demnächst wieder ausgehenden Güter größer als in Wien sein muß.

Wir werden uns freuen, wenn die vorstehenden vergleichenden Mittheilungen Gelegenheit geben, die Ursachen zu den großen Unterschieden in den Eisenbahnverkehrsverhältnissen von Berlin und Wien näher zu ermitteln.

II. Kleine Mittheilungen.

Der Mordanfall auf den Postschaffner Tafel in Frankfurt am Main und die Verurtheilung der Verbrecher. Der am 14. Juli gegen den Postschaffner Tafel in Frankfurt am Main, während derselbe die Bestellung eines Geldbriefes ausführte, mit außerordentlicher Frechheit verübte Mordanfall ist am 1. September Gegenstand der Verhandlung vor dem Schwurgerichte in Frankfurt am Main gewesen. Die Verbrecher, Graveurgehülfe Hilsenbeck und Gärtner Treulieb aus Stuttgart, deren Verhaftung, Dank der unermüdlichen Thätigkeit der Sicherheitsorgane, kurze Zeit nach dem Ueberfall gelungen ist, wurden des versuchten Raubes und des versuchten Mordes für schuldig erklärt und unter Ausschluß mildernder Umstände Hilsenbeck zu 14 Jahren Zuchthaus und Verlust der bürgerlichen Ehrenrechte auf die Dauer von 10 Jahren und Treulieb zu 12 Jahren Zuchthaus und 10 Jahren Ehrverlust verurtheilt. Das schwere Verbrechen, welches nicht nur unter der Bewohnerschaft der Stadt Frankfurt, sondern in den weitesten Kreisen der Angehörigen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung die lebhafteste Entrüstung hervorrief, ist durch die schnelle und strenge Bestrafung der Thäter in befriedigender Weise geahndet worden.

Ueber die Telegraphie in England entnehmen wir dem Bericht des britischen General-Postmeisters für das Etatsjahr 1878/79 folgende Angaben:

Trotz des fortdauernd auf dem Handel lastenden Druckes betrug der Zuwachs an beförderten Telegrammen gegen das Vorjahr 317 617 Stück. Insgesammt wurden 24 459 613 Telegramme befördert, und von diesen durchliefen 11 240 609 Stück das Central-Telegraphenamt in London. Fast 286 000 000 Zeitungsworte wurden im Laufe des Jahres an verschiedene Zeitungen, Klubs, Börsen und Lesezimmer des vereinigten Königreichs vermittelt. Die Einführung des Quadruplex-Apparates hat eine schnellere Abwickelung des telegraphischen Verkehrs wesentlich erleichtert. Ferner sind wichtige Verbesserungen der Apparate und Arbeitsmethoden durch die Beamten des Ingenieurkorps bewirkt worden. Mit der Beseitigung der oberirdischen Linien und deren Ersetzung durch unterirdische ist in London und anderen großen Städten stetig fortgefahren, so daß am 31. März 1879 bereits 320 Meilen Leitung ausgewechselt waren. Der Betrieb der vermietheten Leitungen weist

Digitized by Google

eine befriedigende Zunahme auf, besonders im Hinblick auf die gegenwärtige Lage des Handels, auf den so viel ankommt. Die Einnahme aus diesem Zweige belief sich am Schlusse des Etatsjahres auf 63 305 Pfd. Sterl., die Zahl der Miether betrug 1889.

Das Telegraphenwesen in Norwegen. Die erste Telegraphenlinie wurde in Norwegen im Jahre 1854 zwischen der Hauptstadt Christiania und Drammen eröffnet. Dieselbe war 4 norwegische Meilen lang. Gegenwärtig erstreckt sich das Telegraphennetz über das ganze Land; es beträgt die Länge der Linien 8478, die der Drähte 15 108 km, und 124 dem Gebrauche des Publikums zugängliche Telegraphenämter vermitteln den telegraphischen Verkehr. Außerdem sind 103 Eisenbahn-Telegraphenämter vorhanden, welche jedoch nur Eisenbahn-Dienstzwecken dienen und keinen Anschluß an das Staats-Telegraphennetz haben. Von den 124 Staats-Telegraphenämtern sind 16 nur während des Winters geöffnet aus Anlaß des bedeutenden Verkehrs, welchen die Herings- und Stockfisch-Fischereien um diese Zeit entwickeln. Christiania allein besitzt zeitweise mehr als ein Telegraphenamt, nämlich zur Zeit der 4 bis 5 Monate dauernden Sitzungen des Storthings (Abgeordnetenhaus), wo im Sitzungsgebäude ein Zweigtelegraphenamt eingerichtet wird. Die Dienststunden der Telegraphenämter erstrecken sich im Allgemeinen von 7 bz. 8 Uhr Morgens bis 9 Uhr Abends, nur 7 Aemter sind bis Mitternacht für den Verkehr geöffnet, und in Christiania allein besteht ein ununterbrochener Tag- und Nachtdienst wegen der Verbindungen mit den internationalen Linien. Mit dem Auslande ist Norwegen telegraphisch verbunden: durch Linien von Christiania und Tronbhjem mit Schweden, durch unterseeische Kabel von Arendal mit Dänemark (Jütland) und Deutschland[1]) und von Egersund mit Schottland. An Apparaten sind hauptsächlich der Morse-Apparat, zu Christiania und Bergen neuerdings auch Duplex-Apparate im Gebrauch. Für einige Aemter und für den Betrieb des Kabels nach Schottland ist der Wheatstone-Apparat eingeführt. Die Eisenbahn-Telegraphenleitungen werden dagegen mit Nadelinstrumenten betrieben.

Die Centralinstanz für das Telegraphenwesen bildet das Ministerium für Post- und Marinesachen, unter dessen Leitung ein Director die Angelegenheiten der Telegraphenverwaltung wahrnimmt. Die Gesammtzahl der im Telegraphendienste beschäftigten Personen beläuft sich auf 450, unter welchen sich 264 männliche und 88 weibliche Beamte befinden.

Für die Ausbildung des Personals sind besondere Einrichtungen getroffen. Ein oder zwei Mal im Jahre wird bei einem Amte, wo sich ein Inspector befindet, eine Schule für Telegraphen-Anwärter eröffnet. Die Verwaltung veröffentlicht in den Zeitungen die Zahl der zuzulassenden Schüler und die Bedingungen, unter welchen die Zulassung erfolgt. Gewöhnlich werden 12 bis 15 Schüler angenommen. Für die Annahme gelten im Allgemeinen folgende Bedingungen: der Anzunehmende darf nicht jünger als 17 und nicht älter als 25 Jahre sein; er muß körperlich gesund sein und es muß feststehen, daß er sich in seinen bisherigen Lebensverhältnissen durchaus achtbar bewiesen hat; er muß ferner die Abgangsprüfung an einer Schule bestanden haben, in der Englisch, Deutsch, Französisch oder Lateinisch,

[1]) Das unterseeische Kabel zwischen Norwegen und Deutschland ist am 5. September d. J. dem Betriebe übergeben.

Digitized by Google

Mathematik, Geschichte, Geographie und Physik gelehrt wird. Die angenommenen Kandidaten empfangen drei Monate lang, täglich 7 Stunden, theoretischen und praktischen Unterricht unter der Oberaufsicht des Inspectors. Nach Beendigung des Lehrkursus wird ihnen ein Zeugniß über Führung, Kenntnisse und Fertigkeit im Handhaben der Apparate ertheilt; die genügend ausgebildeten Zöglinge werden alsdann nach Bedarf im Betriebe verwendet.

Die Beförderung der Beamten erfolgt lediglich auf Grund des Dienstalters. Den in Folge eines körperlichen Gebrechens oder wegen Schwäche der körperlichen und geistigen Kräfte in den Ruhestand tretenden Beamten wird ein lebenslängliches Ruhegehalt gewährt aus einem Fonds, zu welchem sie während ihrer Dienstzeit monatliche Beiträge von ungefähr 8 Mark beisteuern müssen.

Der Umfang des Verkehrs ergiebt sich aus den nachstehenden Zahlen. Es wurden im Jahre 1877 515 403 interne Telegramme verarbeitet, 128 836 internationale Telegramme abgesandt, und 142 905 Stück vom Auslande empfangen, d. s. insgesammt 787 144 Telegramme.

Die Einnahmen betrugen 978 000, die Ausgaben 990 000 Kronen.

Neue atlantische Kabel. Wie französische Blätter melden, ist der Tiefseetheil des neuen französischen atlantischen Kabels bereits versenkt worden, so daß die Linie nunmehr von Brest bis St. Pierre auf der Höhe der Küste von Neufundland, eine Entfernung von ungefähr 1800 Seemeilen[1]), fertig ist. Das Kabelschiff »Faraday« ist bereits auf der Rückkehr begriffen, um das zur Vollendung der Verbindung mit New-York erforderliche Kabel an Bord zu nehmen.

Die portugiesische Regierung hat neuerdings eine Konzession zu einer unterseeischen telegraphischen Verbindung zwischen Lissabon, den Azoren und Amerika ertheilt. Der Maximaltarif soll auf 2 Schillinge für das Wort beschränkt werden. Wie es heißt, sei der größere Theil des erforderlichen Kapitals bereits gezeichnet.

Das elektrische Licht in der Schweiz. Die Haupträume des Hotel Kulm in St. Moritz, Ober-Engadin, werden durch elektrisches Licht erleuchtet. Der Motor ist Wasser, welches aus einem kleinen Reservoir entnommen wird, das circa 60 m hoch über dem kleinen Maschinengebäude liegt. Das Konstruktionssystem ist das von Jablochkoff mit 2 Gramme-Maschinen, deren eine mit Doppelstrom, die andere mit einfachem Strom arbeitet, und von denen die größere Maschine 1000 Umdrehungen in der Minute, die kleinere 1200 macht, was für 8 Lichter, deren jedes 350 Wallrathkerzen gleichkommt, genügt. Das Leitungskabel besteht aus 7 galvanisirten kupfernen Drähten, die mit Guttaperchastreifen belegt sind. Die Turbine wird während des Tages zum Kornmahlen, Häckselschneiden, zum Treiben einer Kreis- und Bandsäge und verschiedenen anderen Arbeiten benutzt. Für die ganze Anlage betragen die Kosten nicht mehr als 7200 Frs. = 5760 Mark, während die acht Lichter stündlich sammt aller Bedienungs- und Reparaturkosten nur einen Aufwand von 3,7 Mark erfordern. Die durchschnittliche Entfernung der Lichter von der Maschine beträgt ungefähr 145 m. (Baugewerks-Zeitung.)

---

[1]) 1 Seemeile = 1,85 km.

Digitized by Google

Einfluß des Lichtes auf die elektromotorische Kraft Daniell'scher Elemente. Der Zeitschrift »The Electrician« entnehmen wir Nachstehendes über die Ergebnisse, welche der französische Physiker M. H. Pellat neuerdings bei Versuchen über den Einfluß des Lichtes auf die elektromotorische Kraft Daniell'scher Elemente erzielt hat.

Pellat verwandte zu seinen Versuchen zwei Elemente von hohem Widerstande, aus zwei konzentrischen Glasgefäßen bestehend, welche die Kupfer- bz. Zinkvitriollösung enthielten und nur durch den winzigen Raum zwischen dem Halse des inneren Gefäßes und dem dasselbe abschließenden Glasstopfen unter einander kommunizirten.

Nach Verlauf von 5 Monaten nach dem Ansetzen der Elemente fand sich das Zink in denselben nicht angegriffen, während das Kupfer mit einem grünen Niederschlage bedeckt war. Die Messung ergab, daß die elektromotorische Kraft beider Elemente dieselbe geblieben war, wenn jene im Dunkeln gestanden hatten; waren dieselben jedoch den Strahlen der Sonne ausgesetzt, so verringerte die elektromotorische Kraft sich wesentlich; die Einbuße betrug bis zu $\frac{1}{4}$ der ursprünglichen Stärke. Der Einfluß des Lichtes machte sich sehr schnell geltend, und hörte sogleich auf, wenn die Sonnenstrahlen durch einen Schirm abgehalten wurden. Einer Temperaturerhöhung kann diese Abnahme nicht zuzuschreiben sein, da bei der Eintauchung der Elemente in eine Flüssigkeit von 50 ° C. die elektromotorische Kraft eine Veränderung nicht erlitt.

Fortgesetzte Versuche, in deren Verlauf Herr Pellat die Sonnenstrahlen mittels einer Sammellinse nacheinander auf verschiedene Punkte der Elemente konzentrirte, ließen den genannten Physiker die Ursache der verminderten elektromotorischen Kraft in dem Umstande erkennen, daß unter dem Einfluß der Sonnenstrahlen das Kupfer weniger positiv wurde; es galt dies jedoch nur für solche Kupferplatten, deren Oberflächen bereits eine chemische Veränderung erlitten hatten. Auf Elemente, deren Kupferplatten noch vollständig rein waren, hatte das Sonnenlicht keine schwächende Wirkung. Als vorzügliche Elektrode eines Daniell'schen Elementes erwies sich ein Kupferdraht, den man in der Flamme eines Bunsen'schen Brenners hatte oxydiren lassen, da derselbe unter der Einwirkung des Sonnenlichtes mehr positiv wurde.

Preisfliegen junger Brieftauben. Das Preisfliegen junger Brieftauben der Berliner Brieftaubengesellschaft »Berolina« hat am 14. September von Eisleben aus stattgefunden. Eisleben hat von Berlin 171,7 km Entfernung und 147,50 m Höhe über dem Meeresspiegel. Das Terrain, welches die Tauben durchfliegen mußten, ist zum Theil waldig, zum Theil eben am Ausläufer der Elbniederung. Am 13. September wurden 39 junge Tauben im Vereinslokale in die Transportkäfige gesetzt und mit dem Nachmittagszuge nach Eisleben befördert, um am anderen Morgen 7 Uhr, nachdem die Thiere gefüttert und getränkt worden waren, in der Nähe des Bahnhofes aufgelassen zu werden. Trotz des aus entgegengesetzter Richtung kommenden Windes, Südostwind, flogen die jungen Thiere gut. Die erste Taube kam schon $3\frac{3}{4}$ Stunden nach dem Auffliegen in Berlin wieder an, welcher dann nach und nach die übrigen — es sind im Laufe des ersten Tages über die Hälfte der aufgelassenen Thiere auf ihren Böden wieder eingetroffen — folgten. Vielleicht 9 Tauben mußten als verloren betrachtet werden. Auch bei den Vor-

Digitized by Google

touren Steglitz, Zehlendorf, Wannsee, Werder, Groß-Wusterwitz und Burg flogen die Thiere sehr gut. Mit diesem Preisfliegen haben die diesjährigen Wettflieger der Brieftauben der »Berolina« ihr Ende erreicht. Im nächsten Jahre beabsichtigt die genannte Gesellschaft für alte Brieftauben ein Preisfliegen von Metz und für junge ein solches von Kreiensen aus zu veranstalten. (N. A. Ztg.)

Untergang des Ballon captif in Paris. Der deutschen Bauzeitung entnehmen wir folgenden interessanten Bericht über den Untergang des von Herrn Giffard konstruirten Ballon captif. »Vergebens«, so schreibt man dem Hamburger Correspondent unterm 17. August, »sucht man seit gestern Nachmittag die gewaltigen Konturen des Ballons, welche, die Ruinen des Tuilerienschlosses überragend, für die halbe Stadt sichtbar waren, auch wenn derselbe unthätig auf dem Erdboden ruhte. Der Sturmwind, welcher in den letzten Tagen und namentlich gestern durch Paris brauste, hatte eine Verdichtung des Gases herbeigeführt, in Folge deren der untere Theil des Ballons gestern schon den ganzen Vormittag ängstlich hin und herschwankte. Immer heftiger stürmte das Element in diesen Raum, der ihm, da der Ballon fest an seine Taue geknüpft war, allein Widerstand bot. Um 4½ Uhr bewirkte plötzlich ein noch stärkerer Windstoß von unten nach oben einen ungeheuren Riß in die zitternde Hülle; das niedere Ventil wurde wiederholt emporgehoben und wieder zu Boden geschleudert; unter seinem Gewicht ging der vierfache Stoff (Kautschuk, Seide, Calicot und Musseline) wie dünnes Papier in Stücke; in Zeit von wenigen Sekunden war das Gas entwichen, und die ganze Masse mit dem Netz und sonstigen Takelwerk fiel zu Boden, glücklicherweise nach der ganz menschenleeren Seite des Triumphbogens, während gegenüber am Orchester und am Buffet viele Neugierige dem imposanten Schauspiele zugesehen hatten. Die Anker, das Tau und die Gondel blieben unverletzt; aber der Ballon ist allem Anscheine nach unwiederbringlich vernichtet. Er hatte seinem Schöpfer, Herrn Giffard, der übrigens bei dem Unglück nicht zugegen war, eine halbe Million gekostet. Für den Stoff allein waren ca. 100 000 Frs. ausgegeben worden, und der Werth des Gases, welches der Ballon im Augenblicke seiner Vernichtung enthielt, betrug 26 000 Frs.«

Die neuesten Nachrichten melden, daß eine Erneuerung des Ballons nicht beabsichtigt werde, da das Vertrauen in den Apparat durch die letzte Katastrophe jedenfalls so stark erschüttert sein dürfte, daß an eine Rentabilität des Unternehmens nicht mehr gedacht werden könnte. — Bekanntlich ist wenige Wochen vorher auch der von dem Luftschiffer Securius in Berlin angelegte Ballon captif, eine verkleinerte und ungleich weniger solide Nachbildung des Giffard'schen, demselben Schicksal erlegen. Hier ereignete sich der Unfall, während der Ballon sich noch etwa 30 m über der Erde befand und mehrere Personen in der Gondel verweilten. Dem glücklichen Umstande, daß die Gewalt des Sturzes durch eine Baumgruppe gebrochen wurde, ist es zu verdanken, daß kein Menschenleben dabei verloren ging.

Eine neue westaustralische Expedition. Am 16. Januar 1879 verließ eine Expedition die City of Perth, um das große noch unbekannte Gebiet, welches zwischen den nördlichen Ansiedelungen der Kolonie Westaustralien und Port Darwin, an der Nordküste der Kolonie Südaustralien, liegt, näher zu erforschen.

Digitized by Google

Es soll dabei namentlich den Flüssen Fitzroy, Glenelg, Prince Regent und anderen wichtigen Wasserläufen besondere Aufmerksamkeit zugewendet werden. Die Expedition steht unter der Leitung des Forschers Alexander Forrest, eines Bruders des berühmten Reisenden John Forrest. Der zweite im Kommando ist der Geolog Fenton Hill, und die übrigen Begleiter sind James Carey, Matthew Forrest, John Campbell, Arthur Hicks und die beiden Eingebornen Dower und Pierre. Man gedachte zu Anfang Februar vom Flusse de Grey aus, in 20° 30′ südl. Br. und 120° östl. L. Gr., wo die Herren Grant und Anderson, welche dort Schäfereien besitzen, die Gesellschaft mit 30 Pferden und mit Proviant auf sechs Monate versorgen werden, die nordöstliche Reise anzutreten.

Weitere Ausdehnung des Eisenbahnnetzes in Württemberg. Für das Königreich Württemberg ist unterm 25. August ein Gesetz über die weitere Ausdehnung des Eisenbahnnetzes und den Bau von Eisenbahnen in der Finanzperiode 1. April 1879/81 erlassen worden. Nach den Bestimmungen dieses Gesetzes sollen in der gedachten Finanzperiode die in Angriff genommenen Bahnen Heilbronn-Eppingen und Kißlegg-Wangen dem Ausbau entgegengeführt werden. Zur Inangriffnahme und zum Ausbau ist außerdem eine Zweigbahn von Beihingen a. N. nach Ludwigsburg bestimmt. Neu in Angriff zu nehmen ist ferner der Bau einer Bahn von Freudenstadt nach Schiltach. Endlich sollen für Verbesserungen und Erweiterungen an älteren Bahnlinien 1 500 000 *M.* zur Verwendung kommen.

Das Projekt der Sahara-Eisenbahn. Der Afrikareisende Herr Paul Soleillet hat vor Kurzem eine interessante Vorlesung über seine Erlebnisse, Studien und Forschungen in Centralafrika gehalten und bei dieser Gelegenheit die von französischer Seite bekanntlich bereits mehrfach angeregte Errichtung einer Eisenbahn durch die Sahara, welche von Algier über Laghouat, M' Zab, El Goleah und Touat an den Niger führen würde, warm befürwortet. Der genannte Forscher hält das Unternehmen für ausführbar, obgleich die Sonnengluth der Wüste und der Wassermangel auf der Bahnstrecke die Arbeiten unverkennbar sehr erschweren würden. Was die Nutzbarkeit der Anlage betrifft, so geht Herr Soleillet davon aus, daß westlich vom Tschadsee allein mindestens 44 Millionen Menschen wohnen, mit denen jetzt noch keinerlei Handelsbeziehungen bestehen. Wenn man den Verbrauch europäischer Produkte nur auf 5 Frs. für den Kopf berechne, so wäre hier ein Verkehr von 200 Millionen Frs. jährlich zu erzielen. Die Eingebornen zeigten sich den in friedlicher Absicht ankommenden Fremdlingen gegenüber äußerst freundlich und legten keinen Haß gegen dieselben an den Tag; dagegen könnten Eroberer oder selbst Missionäre, die sich in ihre Glaubenssachen mischen würden, eine verschiedene Behandlung erfahren. Nigritien oder Sudan sei sehr reich an Mineralien und Naturprodukten, Baumwolle, Reis und Gewürzen; es fände sich auch Gold daselbst, und für die Bergwerksindustrie könnte ein ergiebiger Boden erschlossen werden. Es handele sich also nicht blos um eine humanitäre Mission, sondern um faßliche Handelsprojekte für die Zukunft, und im Moment, wo das Unternehmen des Panamakanals das Interesse der Handels- und Finanzwelt auf geographische Projekte hinlenkt, dürfte eine Eisen-

Digitized by Google

bahn durch die Wüste Sahara nach dem Centrum von Afrika auch Anklang finden. Von der algerischen Kolonie werde ein hoher Werth auf die Verwirklichung des Projekts gelegt. Die Schwierigkeiten dieser afrikanischen Eisenbahn seien nicht unüberwindlicher Art, und deren Ausführung würde nach bisheriger Schätzung lange nicht das Kapital erfordern, welches für die Durchstechung der centralamerikanischen Landenge in Anspruch zu nehmen wäre.

Wir behalten uns vor, auf das Unternehmen, dessen Wichtigkeit für die Erschließung des schwarzen Welttheils außer Zweifel steht, später an der Hand einiger literarischer Erscheinungen über diese Frage in eingehender Weise zurückzukommen.

III. Literatur des Verkehrswesens.

Julius Otto Opel, die Anfänge der deutschen Zeitungspresse 1609 bis 1650. Leipzig. Verlag des Börsenvereins der deutschen Buchhändler. 1879. 268 Seiten in Oktav und 9 Tafeln Beilagen.

In dem vorstehend bezeichneten Werke hat die historische Kommission des Börsenvereins der deutschen Buchhändler als Nr. III der neuen Folge ihrer Publikationen aufs Neue eine höchst dankenswerthe Arbeit veröffentlicht. Die Zeitungspresse, ihre Entstehung und Verbreitung bietet nicht nur für den Kulturhistoriker im Allgemeinen, sondern auch wegen ihrer engen Verbindung mit dem Postwesen, auch für die Freunde postgeschichtlicher Forschungen im Besonderen ein hohes Interesse.

Es läßt sich gegenwärtig schwerlich feststellen, wo die gedruckten Zeitungen in Europa zuerst entstanden sind. In Deutschland führen sich die Anfänge der Zeitungsliteratur auf die kaufmännischen Berichte zurück, welche sich die großen deutschen Handelshäuser, z. B. die Fugger in Augsburg, senden ließen. Sie wurden bereits zu Ende des sechszehnten Jahrhunderts fast täglich unter dem Titel: »Ordinari Zeittungen« hergestellt. In der Kaiserlichen Bibliothek zu Wien liegen die Berichte dieser Art in ununterbrochener Folge von 1568 bis 1604 vor. Da indessen diese Berichte, welche nicht durchaus in deutscher Sprache erschienen, nur kaufmännische Interessen verfolgten und nur für bestimmte Kreise verfaßt waren, so kann man sie als Zeitungen in unserem Sinne nicht anerkennen.

Es ist mehrfach behauptet worden, daß die Zeitungen von den Posthäusern ausgegangen sind. Wenngleich diese Aufstellung durch die Forschungen des Verfassers der vorliegenden Schrift nicht bestätigt wird, so ergiebt sich aus derselben doch aufs Neue, in wie innigem Zusammenhange die Anfänge der Post und der Zeitungspresse stehen. In Stieler's Abhandlung »Zeitungs Lust und Nutz« (1695) wird die Bezeichnung Postmeister als gleichbedeutend mit Zeitungs-Redakteur oder Herausgeber gebraucht. Er sagt: »Ich weiß im ganzen Römischen Reich kaum zwei oder drei Postmeister, welche Narrens-Possen von zeitungswürdigen Materien abzusondern wissen«. Und an einer andern Stelle mahnt er den Postmeister oder Zeitungsschreiber, sich vorzusehen, »daß er nichts verfängliches oder gefährliches in seine Zeitung bringe«.

Digitized by Google

Uebrigens befaßten sich nicht alle Postmeister im Reich mit der Herausgabe der Zeitungen. Manche achteten das Handwerk zu gering und überließen es Anderen. Da die Postmeister als die Träger der Neuigkeiten überhaupt galten, so war es gewöhnlich, daß das Posthaus voller Ausforscher stand, deren jeder gern ein Mehreres wissen wollte, als was in den gedruckten Avisen stand. Ein Schriftsteller sagt: »So träget auch solch eine geheime Communikation dem Zeitunger oft einen guten Wildpretbraten in die Küche«.

Auch die Postboten wurden wegen der Neuigkeiten ausgeforscht. So rühmt der den Lesern des Poststammbuches wohlbekannte »Neue Allamodische Postpot« von sich:

»Sobald ich angelangt, will Jeder Zeitung fragen,
Da kann ich unverschnauft zwölf Dutzend Lügen sagen«.

Neben den deutschen Zeitungen waren auch fremde, italienische, französische, englische und niederländische, die letzteren sogar mehr als heutzutage, verbreitet. In Deutschland wurden auch lateinische Zeitungen gedruckt und gelesen.

Im Allgemeinen scheint der Beruf der Journalisten oder Novellisten, wie sie im 17. Jahrhundert gewöhnlich genannt werden, nicht in besonderem Ansehen gestanden zu haben. In den fliegenden Blättern aus dem 16. und 17. Jahrhundert, welche von Scheible herausgegeben sind, befindet sich ein Pasquill über Zeitungsschreiber, auch Moscherosch im Philander von Sittewald läßt seiner Satire über die Zeitungsschreiber die Zügel schießen.

Stieler vertheidigt dagegen die Zeitungsmänner, deren Gewerbe mühsam sei und große Auslagen erfordere, er beansprucht allerdings von dem Herausgeber einer Zeitung größere Bildung. Die handschriftlichen Zeitungen, welche an verschiedenen Orten Deutschlands erschienen, sind älter als die gedruckten, erhielten sich aber neben denselben.

Opel weist darauf hin, daß neben und sogar vor den Postmeistern auch deutsche Buchhändler in den Anfängen der Zeitungspresse als Herausgeber von periodischen Blättern thätig gewesen sind. So ist die erste bekannte gedruckte Zeitung von dem Buchhändler Johann Carolus in Straßburg herausgegeben worden. Auch die erste Frankfurter Zeitung war ein Unternehmen eines Buchhändlers Emmel. Als gegen das Jahr 1628 in Frankfurt eine Untersuchung angeordnet wurde: »was maßen vor diesem dem gewesenen Postmeister, die Druckerei dieser Zeitungen gegönnt worden sei«, und der Wittwe Latomus die Herausgabe von Zeitungen ohne Privilegium des Grafen Taxis untersagt worden war, stellte die Beschädigte die Behauptung auf, daß an allen Orten, da die Zeitungen und Avisen in Truck spargieret worden, insonderheit aber zu Straßburg, Hamburg, Cöln, Antorf, an welchen Örtern auch Postämter, so unter Ihre Gnaden sein, also auch zu Speier, Mainz, sowol in Amsterdam, Arnheim und anderen Orten dieselben nicht bei den Postämtern, sondern von Privatpersonen dirigieret und gedruckt werden.

Ueber die Censur von Druckschriften hatte schon der Reichstag von Speier (1570) bestimmt, daß alle Schmähschriften, Schmähkarten und Gedichte verboten sein sollten. Innerhalb des Reichsgebietes sollte nichts gedruckt werden, wovon die zuständige Behörde nicht Kenntniß genommen, und was sie nicht gestattet hätte. Der Reichstag hatte ferner bestimmt, daß die Verfasser oder Dichter Namen und Zunamen angeben, und daß auf jeder Schrift auch die Stadt und die Jahreszahl ihres Erscheinens genannt werden sollte.

Ueberschreitungen dieser Vorschriften zogen zuweilen schwere Ahndung nach sich.

Digitized by Google

In Augsburg wurde 1635 der katholische Buchhändler Andreas Aperger wegen eines noch vor der Schwedenzeit gedruckten Zeitungsblattes, in welchem er die Bürger der Stadt Nördlingen »die allzeit rebellischen Nördlinger« genannt hatte, verhaftet und aus der Stadt verwiesen, die beiden Censoren aber Jeder mit einer Strafe von 50 Thalern belegt.

Das Ergebniß von Opel's Feststellungen läßt sich, was den Ursprung des Zeitungswesens anlangt, dahin zusammenfassen, daß Buchhandel und Post sich zu gleicher Zeit mit dem Vertrieb von Zeitungen beschäftigt haben. Man erbot sich gegen bestimmte Vergütung Avisen, gedruckte und geschriebene Neuigkeiten zu liefern. Buchhändler Schönwetter in Frankfurt am Main macht sich 1624 anheischig, die Nummer für einen Kreuzer, oder das Buch für 40 Kreuzer abzulassen. Daneben bietet er noch geschriebene Zeitungen und allerhand Partikularitäten und Geheimnisse an, deren er vom Kaiserlichen, von Königlichen und Fürstlichen Höfen und ihren Räthen eine ziemliche Anzahl erhalte. Ferner erbietet er sich auch zur Vermittelung ausländischer Zeitungen, oberländische und niederländische, italienische, französische und englische gegen eine Jahresentschädigung von 20 Gulden. In ähnlicher Weise hatte einige Jahre vorher der Kurfürst von Mainz bei dem Taxisschen Postmeister Johann von den Birghden abonnirt. Unterm 4. November 1615 sagte derselbe dem neu angekommenen Postmeister jährlich 100 Gulden für die Bestellung der Postbriefe zu, für die Lieferung von Zeitungen aber jährlich 40 Gulden, dergestalt, daß er alle Kurfürstlichen und seiner Räthe und Diener Postbriefe auf allen Kaiserlichen, Leipziger und Nürnberger Posten ohne Entrichtung einiges Postgeldes, hin und her bestellen, damit getreu und behutsam umgehen, auch die Zeitungen von allen Orten, wie sie einkommen, unparteiisch und ohne einigen Respekt wöchentlich einschicken sollte. In ähnlicher Weise hatte Birghden später die vier nassauischen Linien, Dillenburg, Siegen, Dietz und Beilstein wöchentlich mit gedruckten Avisen und zwar zu je vier Exemplaren versehen und auch die Korrespondenz derselben befördert. Die ihm hierfür geleistete Entschädigung betrug jährlich 30 Thaler.

Freunden kulturgeschichtlicher Kuriositäten bietet das Opel'sche Buch mancherlei weiteren Stoff durch seine Mittheilungen über die äußere Erscheinung und den Inhalt der ältesten Zeitungen. Nach Sitte der Zeit waren die Titel der ältesten periodischen Blätter mit mehr oder minder gelungenen dichterischen Erzeugnissen ausgestattet. So spricht z. B. die Frankfurter Zeitung von 1635 ihre Leser wie folgt an:

»Zeitungs-Bott an günstigen Leser.«

»Von meiner Wahr muß ich außsagen,
Daß ich zugleich herumb thu tragen,
Was frölich vnd was traurig ist;
Mit vngleichen wirdt die vermischt:
Nun weil Ich vngleich wirdt geladen,
Vngleichs muß ich auch abladen,
Gfallt Dir die Wahr, ald aber nit,
Was mir auffglegt, das theil ich mit.«

Ebenso poetisch mittheilsam erweist sich die Ordinary-Wochenzeitung von Frankfurt 1636 mit der Aufschrift:

»Mercurius.«

»Ich bin, Ich bkenns, ein Wunder-Gast,
Der rühmbt mich sehr, der schilt mich vast.

Digitized by Google

Das acht ich nichts, vnd lauffen fort,
Wann man schon meiner Zeittung spott:
Das ist fürwar ein alberer Mann,
Der nicht vbern Zaun sehen kann.
D' Welt ist ein jmmerwährends Spil,
Wer weißt, was jhm bestimpt für ein Zil.«

Aeußerst offenherzig bekennt in gleicher Tonart die unparteiische Frankfurter Zeitung von 1634:

»Durch d' Welt lauff' ich, vnd thun einnehmen,
Zeitungen vil, darbey ich bekennen,
Wie ich sie neme, so gib ich's auß,
Trifft's nicht, die drumb darob nicht grauß:
Was nicht geschehen ist, das geschehen kan,
Alles wahrnet ein kluger Mann.«

Eine Nürnberger Zeitung vom Jahre 1620 bringt auf dem Haupttitel im Holzschnitt folgende Darstellung. Im Vordergrund ein Briefbote, hinter welchem ein Reiter auf eine Stadt zueilt, weiter rechts im Vordergrund durchschneidet ein Schiff den Strom; hoch aus den Wolken schwebt ein geflügelter Mercurius über die im Hintergrund befindliche Stadt dahin. Die Straßburger Zeitung von 1609 bringt auf dem Haupttitel eine schöne Randverzierung in architektonischer Form der Renaissance.

Geschichtlich interessant sind ferner die vom Verfasser gegebenen Mittheilungen über Zeitungsprivilegien. Postbeamte, Drucker, Buchhändler wurden mit dem Rechte belehnt, vielfach war das politische Interesse der herrschenden Partei die Veranlassung, eine Zeitung zu gründen. Zum größten Theile war der Vertrieb der periodischen Literatur durch die Posten besorgt. In einzelnen deutschen Ländern wurde der Zeitungsvertrieb von Anfang an als ein Ausfluß des Postregals erachtet.

Der Zusammenhang des Zeitungsverkehrs mit dem Postwesen findet vielfach in den Zeitungstiteln seinen Ausdruck. Man kennt einen »Postreutter«, einen »Postboten«, eine »Postzeitung«.

Der Inhalt der Zeitungen, von welchem in dem vorliegenden Buche viele Proben mitgetheilt werden, ist sehr mannigfaltig. Neben politischen Nachrichten finden wir Hofgeschichten, Wunder, Verbrechen und Unglücksfälle, Naturereignisse behandelt.

Die dem Buche beigegebenen photolithographischen Tafeln bringen getreue Nachbildungen von Zeitungen, Zeitungstiteln u. s. w. Zwei Tafeln enthalten Postberichte der Städte Frankfurt am Main und Augsburg aus den Jahren 1619 und 1626.

Mögen diese kurzen Mittheilungen aus dem reichen Inhalt des Werkes dazu beitragen, dem Buche einen größeren Leserkreis zuzuführen!

Digitized by Google

IV. Zeitschriften-Ueberschau.

1) **Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten. Nr. 38. Berlin, 19. September 1879.

Herstellung der Postwerthzeichen. (Schluß.) — Die Reichs-Justizgesetze und ihr Einfluß auf das Post- und Telegraphenwesen. — Personalnachrichten. — Betriebswesen. — Die Beförderung geschlossener Posttaschen mittels der regelmäßigen Posten. — Zur Sonntagsfeier. — Aufgaben für die höhere Postverwaltungsprüfung. — Kleine Mittheilungen. — Ausland. — Vermischtes. — Redaktionsschalter. — Feuilleton.

2) **Unsere Zeit.** Deutsche Revue der Gegenwart ꝛc. 17. Heft. 1. September 1879.

Die Tekke-Turkomanen und ihr Kampf gegen Rußland. Von Hermann Vámbéry. — Die Einheit der Naturkräfte. Von Dr. Gustav Herbst. — Die Gründung der französischen Republik. Von Richard Reuter II. — Die Socialwissenschaften in der Gegenwart. Kritische Beiträge von Friedrich von Baerenbach. V. — Der internationale Kongreß, betreffend den Alkoholismus. Abgehalten zu Paris im Jahre 1878. Von Dr. Eduard Reich. — Chronik der Gegenwart: Todtenschau: Ludwig Weißer. Ambroise Tardieu.

3) **Das Ausland.** Ueberschau der neuesten Forschungen auf dem Gebiete der Natur-, Erd- und Völkerkunde. Von Fr. v. Hellwald. Nr. 36. Stuttgart, 8. September 1879.

Zur vergleichenden Mythologie. I. — Säwerzow's Bericht über die Erforschung des Pamir. — Eine Fahrt nach dem Seebade der Temperenzler in Rehoboth. — Die Gründung der britischen Kolonie Singapore — Westteranische Lebensbilder. — Ueber methodische Erziehung der Sinnesorgane, im Besonderen des Farbensinnes. Von Dr. Hugo Magnus. — Vom Büchertisch. — Nochmals die Eisenbahn durch die Sahara-Wüste. — Assyrien-Forschung. — Die neueste Blüthe des Spiritismus.

4) **Journal télégraphique.** Publié par le bureau international des administrations télégraphiques. No. 20. Berne, 1879.

I. Conférence télégraphique internationale de Londres. — II. Perfectionnement du barillet des appareils récepteurs. — III. Compensation de l'induction statique d'un câble, par M. Ferdinand Kovacevic, sécretaire à la Direction des télégraphes d'Agram (traduit de l'allemand sur une communication originale de l'auteur). — IV. La télégraphie et quelques autres applications de l'électricité à l'exposition universelle de 1878, par M. Rothen, Directeur-adjoint des télégraphes suisses (suite). — V. La station télégraphique centrale de Londres. — VI. Nouvelles. — Supplément: Règlement du service international annexé à la Convention télégraphique de St.-Pétersbourg. Revision de Londres.

5) **Telegraphic Journal.** London. September 1. 1879.

The British Association. — Electrical Science at the British Association. — Electricity as a Motive Power by Prof. W. E. Ayrton. — A New Form of »Discharge Key«, by J. Rymer-Jones. — The Siemens-Alteneck Alternating Current Dynamo-Machine. — The Postal Telegraph Department. — Correspondence. — Notes. — New Patents. — City Notes.

Herausgegeben im Auftrage der Kaiserlichen Post- und Telegraphenverwaltung.

Gedruckt Berlin in der Reichsdruckerei.

Digitized by Google

Archiv für Post und Telegraphie.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

№ 19. Berlin, Oktober. 1879.

Inhalt: I. Aktenstücke und Aufsätze: 74. Die neue Deutsche Gerichtsordnung. — 75. Die Entstehung der Eisenbahnen. — 76. Die Umwandlung der Postvorschüsse in Postnachnahmen. — 77. Die Botenanstalt des Reichs-Kammergerichts. (Schluß.) — 78. Major Serpa Pinto's Reise durch Süd-Afrika.

II. Kleine Mittheilungen: Bericht des General-Postmeisters der englischen Kolonie Hongkong. — Ein Wasserweg zwischen dem Kaspischen und dem Asowschen Meere. — Verwendung der Schlacke zum Bau von Eisenbahnen.

III. Zeitschriften-Uebersicht.

I. Aktenstücke und Aufsätze.

74. Die neue Deutsche Gerichtsordnung.

Die zum Schutze des deutschen Volks und zur Pflege seiner Wohlfahrt bestimmten Einrichtungen des Reichs haben in der mit dem 1. Oktober dieses Jahres innerhalb ganz Deutschlands zur Geltung gelangten neuen Gerichtsordnung einen so bedeutungs- und verheißungsvollen Zuwachs erhalten, daß das Archiv für Post und Telegraphie sich nicht versagen kann, dies hochwichtige Ereigniß mit einigen Worten zu begrüßen.

Durch tausend Fäden mit den innersten Triebkräften der Volksseele eng verknüpft, hatten die Rechtsbildung und die Rechtspflege Deutschlands sich der Mitleidenschaft nicht zu entziehen vermocht, als das von den gewaltigen Herrschergestalten des sächsischen, des salischen und des staufischen Kaisergeschlechts gegründete römische Reich deutscher Nation im Ausbau seiner Institutionen gelähmt wurde und zu einem nach Außen wie nach Innen machtlosen Schattenwesen herabsank. Das überkräftige Stammesbewußtsein, das schon dem römischen Geschichtsschreiber als eine hervorstechende Eigenthümlichkeit der Deutschen aufgefallen war, hat Deutschland nicht blos politisch zersplittert, es hat auch das Rechtsleben unseres Volks mit einer Unzahl der krausesten und abweichendsten Gebilde überwuchert. Gegen dies üppige Aufschießen partikularer Rechtsnormen, gegen die Form- und Regellosigkeit

Digitized by Google

in den Gerichten ist von den Vertretern der Reichseinheit Jahrhunderte lang mit schwachen Händen und ungenügendem Erfolge angekämpft worden. Zwar ist es den redlichen Bemühungen der deutschen Rechtswissenschaft zuzuschreiben, daß weder auf dem Gebiete des materiellen Rechts, noch in der Rechtspflege dem deutschen Volke das Gefühl der Zusammengehörigkeit jemals vollständig abhanden gekommen ist. Im Anschluß an das von der Wissenschaft und den Gerichten rezipirte römische Recht, sowie an die Ordnungen, welche Kaiser und Reich im 16. Jahrhundert für das peinliche und für das bürgerliche Gerichtsverfahren zu Stande brachten, erhielt sich unter dem Namen des gemeinen deutschen Rechts eine Summe gemeinsamer Satzungen oder doch wenigstens gemeinsamer Rechtsanschauungen, der es zwar beim Mangel einheitlicher Gesetzgebung und Rechtsprechung an formeller Geltung gebrach, die sich aber durch die Vermittelung der Rechtswissenschaft einen nicht unbedeutenden Einfluß auf die Praxis der deutschen Gerichte bewahrte.

Wer niemals Gelegenheit gehabt hat, ältere Prozeßakten einzusehen, kann sich von der Weitschichtigkeit des Verfahrens, welches als gemeiner deutscher Prozeß vor hundert Jahren bei uns allgemein üblich war, schwerlich eine zutreffende Vorstellung machen. Nicht minder schwer wird es Jedem, der sich nicht eingehend mit der Geschichte der deutschen Gerichtsverfassung beschäftigen konnte, sich die Buntscheckigkeit zu veranschaulichen, welche in Beziehung auf die Einrichtung, die Besetzung, die Zuständigkeit und die Gliederung der Gerichte in Deutschland vorhanden war. Fast ausschließlich der Fortbildung durch die Doktrin überlassen, war der Civilprozeß zu einem durchaus schriftlichen, mit den wunderlichsten Förmlichkeiten überladenen Verfahren von unbegreiflicher Unbehülflichkeit und Schwerfälligkeit erstarrt, das, dem Verständnisse des Volkes entfremdet, durch seine Langsamkeit und Kostspieligkeit die bittersten Klagen hervorrief.

Durch die schweren Uebelstände dieses Rechtszustandes sahen sich die Regierungen der größeren deutschen Territorien veranlaßt, im Wege der Landesgesetzgebung Abhülfe zu suchen. Preußen an der Spitze, wo König Friedrich der Große der Reform des Justizwesens andauernd seine volle Theilnahme zugewandt und in den von ihm hervorgerufenen Gesetzgebungswerken sowohl für das materielle Recht als für die Ordnung des Gerichtsverfahrens Bedeutendes geschaffen hat, sind die größeren Gebiete Deutschlands gegen das Ende des vorigen und im Laufe des gegenwärtigen Jahrhunderts zu partikularen Gesetzgebungen geschritten, die den verschiedenartigen Bedürfnissen der Einzelstaaten und den abweichenden Anschauungen der einzelnen Regenten entsprechend erheblich untereinander differiren und sich sämmtlich mehr oder weniger von dem Boden des gemeinen deutschen Rechts entfernen. Diese Rechtsverschiedenheit wurde noch dadurch vermehrt, daß in umfangreichen Gebieten von Westdeutschland das unter der Fremdherrschaft dort eingeführte französische Recht und Gerichtswesen der Napoleonischen Gesetzgebung auch nach der Wiedervereinigung mit Deutschland bestehen blieb.

Schon damals, in dem mächtigen Aufschwunge, den das politische Leben der deutschen Nation den Freiheitskriegen verdankt, ist von patriotischen Männern auf die Nothwendigkeit einer einheitlichen deutschen Gesetzgebung hingewiesen worden. Ihren Forderungen trat der Führer der historischen Rechtsschule, Friedrich Karl von Savigny, in der berühmt gewordenen Schrift vom Berufe unserer Zeit zur Gesetzgebung mit Gründen entgegen, in denen die Möglichkeit einer umfassenden

Digitized by Google

Kodifikation für Deutschland vorwiegend vom technisch-juridischen Standpunkte bekämpft wurde. Seitdem hat sich, durch Wechselfälle der Geschicke hindurch, die für alle Zeiten zu den bedeutendsten Entwickelungsphasen der deutschen Nation zählen werden, die politische Einigung Deutschlands in der Errichtung des Norddeutschen Bundes und bald darauf in seiner Erweiterung zum Deutschen Reiche vollzogen. Die Verfassung, welche das Grundgesetz des Bundes und des Reichs bildet, beruhte von Anfang an auf der Einheit der Wehrverfassung, der gemeinsamen Vertretung nach Außen und der Errichtung einheitlicher Verkehrsanstalten. Diese gemeinsamen Aufgaben des Reichs wurden wesentlich erhöht, als zu ihnen die Forderung einer einheitlichen Gesetzgebung auf dem Gebiete des Rechts, anfangs vorwiegend des formellen, später auch des materiellen, hinzukam.

Während die einheitliche Gesetzgebung für das materielle Recht durch die zur Berathung des bürgerlichen deutschen Gesetzbuchs eingesetzte Kommission, hervorragender Rechtsverständiger vorbereitet wird, ist es der Reichsgesetzgebung im Anschluß an frühere, werthvolle Vorarbeiten für die Ordnung des Gerichtswesens in verhältnißmäßig sehr kurzer Zeit gelungen, das Verfahren und die Organisation der deutschen Gerichte durch die gegenwärtig in Kraft getretenen vier großen Justizgesetze in umfassendster Weise einheitlich zu ordnen.

Das Deutsche Gerichtsverfassungsgesetz schafft in ganz Deutschland Gerichte von gleichmäßiger Zuständigkeit und übereinstimmender Gliederung; es verleiht den Entscheidungen und den Anordnungen dieser Gerichte innerhalb des gesammten Reichsgebiets verbindliche Kraft; es wahrt die Einheitlichkeit der ferneren Ausbildung des Reichsrechts durch die Errichtung eines in wesentlichen Funktionen dem ganzen Reiche gemeinsamen obersten Gerichtshofes, der sich den höchsten Organen der Reichsgewalt als eine dem Reich unmittelbar angehörende Behörde anreiht.

Die Deutsche Civilprozeßordnung verspricht, indem sie den Schwerpunkt des bürgerlichen Verfahrens in die öffentliche und mündliche Verhandlung des Streites vor dem erkennenden Richter verlegt, die Ziele des Rechtsuchenden, die Anerkennung des bestrittenen und die Vertheidigung des angegriffenen Rechts auf dem einfachsten und geradesten Wege und in möglichst kurzer Zeit zu erreichen.

Die Deutsche Strafprozeßordnung will durch einheitliche und klare Vorschriften über Gang und Mittel des strafgerichtlichen Verfahrens in Anklage, Vertheidigung, Untersuchung und Rechtsprechung die Bürgschaften für die unparteiische und prompte Handhabung der Strafjustiz verstärken und die Volksthümlichkeit der Strafrechtsorgane durch Heranziehung von Nichtjuristen in die Gerichte für die Entscheidung der einfacheren Gesetzübertretungen erhöhen.

In der Deutschen Konkursordnung wird das Gemeinschuldverfahren nach den Anforderungen der rechtswissenschaftlichen Erkenntniß und der praktischen Rechtsübung, sowie unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des gesteigerten Geschäftsverkehrs in zweckentsprechender Weise geregelt.

Schon diese kurze Bezeichnung der Hauptziele der neuen Gerichtsordnung wird hinreichen, um die Tragweite der durch sie angestrebten Reform anzudeuten und den Umfang der dadurch herbeigeführten Aenderungen erklärlich zu machen. Die letzteren treten im gegenwärtigen Augenblicke, in Beziehung auf die in voller Ausführung begriffene Umgestaltung der Gerichte mit besonderer Schärfe zu Tage; sie werden um so allgemeiner fühlbar, als die neue Gerichtsverfassung sich an Einrich-

Digitized by Google

tungen anlehnt, die dem größeren Theil Deutschlands bisher fremd waren. Namentlich für die Bewohner von Mittel- und Ostdeutschland, in den altländischen Provinzen Preußens, in Sachsen, Thüringen, Mecklenburg, den Hansestädten haben wir am 1. Oktober die sämmtlichen Gerichte verschwinden gesehen und befinden uns zur Zeit, abgesehen von der Unbehaglichkeit, welche die Lösung von vielen lieben persönlichen Verhältnissen nothwendig mit sich führt, in den Mißlichkeiten eines Uebergangsstadiums, während dessen die neugebildeten Gerichte sich mit den Formen eines ihnen bisher völlig ungewohnten Verfahrens vertraut zu machen haben.

Bei der Sorgfalt, mit welcher die neue Gerichtsordnung durch die umfassende Thätigkeit der Landesjustizverwaltung auch hinsichtlich ihrer Ein- und Durchführung vorbereitet worden ist, läßt sich erwarten, daß dies Uebergangsstadium nicht über das bei einer so tiefgreifenden Aenderung unvermeidlich nothwendige Zeitmaß sich erstrecken werde. Die Anhänglichkeit, welche sich in den Rheinprovinzen und in Hannover für die dort geltenden Rechtseinrichtungen kund giebt, bürgt dafür, daß die diesen Einrichtungen wesentlich nachgebildete Reichs-Justizgesetzgebung sich auch in anderen Gebieten Deutschlands einbürgern und bewähren wird.

Jedenfalls wäre es kleinmüthig, über den Unbequemlichkeiten, welche die neue Gerichtsordnung mit sich bringt, ihrer Vorzüge uneingedenk zu sein. Die Beamten der Reichs-Verkehrsanstalten werden in stärkerem Maße als andere Reichsbeamten während ihrer amtlichen Laufbahn zur Thätigkeit in den verschiedensten Theilen unseres Vaterlandes berufen. Schon innerhalb Preußens wurde es den in der Gerichtsverfassung der östlichen Provinzen Aufgewachsenen nicht leicht, sich mit den Justizeinrichtungen der Rheinprovinz zu befreunden. Diese Schwierigkeit, welche sich durch die Errichtung der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung wesentlich erhöht hatte, ist in Betreff der Gerichtsverfassung und des gerichtlichen Verfahrens jetzt beseitigt: überall in Deutschland wird seit dem 1. Oktober in gleichen Formen und von gleichartigen Gerichten Recht gesprochen. Zum ersten Male, seitdem es eine deutsche Nation giebt, besitzt sie eine einheitliche, in ganz Deutschland gleichmäßig anwendbare Gerichtsordnung. Sobald man sich an sie gewöhnt haben wird, werden sich der amtliche Verkehr und das Geschäftsleben der Privaten von zahllosen Hemmnissen befreit sehen, die ihnen die Verschiedenartigkeit der bisherigen Rechtszustände bereitete.

Wichtiger aber als dies und wie für die Inangriffnahme der Rechtseinigung Deutschlands so auch für ihren Erfolg entscheidend ist die Erwägung, daß das Recht, gleich der Sprache und der Sitte, zu den Kundgebungen des nationalen Lebens gehört und der nationalen Regelung nicht entbehren kann. Unsere Geschichte hat uns eindringlich genug gelehrt, in welchem Maße das Recht und das Volksleben geschädigt werden, wenn beide durch künstlich geschaffene Hemmnisse auseinandergerissen werden. Diesen Erfahrungen gegenüber ist es ein tröstliches Gefühl, die nationale Ordnung des Rechts in den gewaltigen Neubau unseres nationalen Lebens, der sich gegenwärtig vollzieht, von vorn herein mit eingefügt und mit überraschender Kraft in Angriff genommen zu sehen. Und wie auf anderen Gebieten, in der Wehrverfassung, in der einheitlichen Vertretung nach Außen, in der Errichtung der Reichs-Verkehrsanstalten Hindernisse, die vor dem Beginn der Einigung fast unüberwindlich erschienen, während der Durchführungsarbeit zusammenschrumpften und mühelos beseitigt werden konnten: so besteht auch für die neue Gerichtsordnung Deutsch-

Digitized by Google

lands die begründete Hoffnung, daß wir uns leichter, als es jetzt den Anschein hat, in sie einleben werden, und daß sie sich je länger je mehr als eine unentbehrliche Stütze und Trägerin des deutschen Volkslebens erweisen wird.

---

75. Die Entstehung der Eisenbahnen.

Angesichts des halbhundertjährigen Bestehens der Eisenbahnen, welches in diesen Tagen festlich begangen worden ist, entnehmen wir dem verdienstlichen Werke des Regierungsrathes Dr. W. F. Exner in Wien: »Das moderne Transportwesen im Dienste der Land- und Forstwirthschaft, Weimar 1877«, die nachstehenden geschichtlichen Mittheilungen über die Entstehung der Eisenbahnen.

Nicht die Idee der Spurbahnen ist der Keim unseres Eisenbahnwesens, dieses feierte vielmehr sein Geburtsfest am 6. Oktober 1829 am Tage der Wettfahrt der vier konkurrirenden Lokomotiven auf der ebenen Linie von Rainhill.

Indessen mag es nicht uninteressant sein, zu erfahren, daß schon die Tempelstraßen der Griechen sorgfältig in Stein ausgehauene Spurstraßen darstellten, welche sogar der »Weichen« nicht entbehrten. Im Mittelalter finden wir wieder in Städten, so in Mailand, auf dem Plattenpflaster Spurfurchen.

In ganz anderer Durchführung begegnet man schon, hoch ins Mittelalter hinauf, den aus zwei Baumstämmen oder Balken gebildeten Spurbahnen der Bergwerke am Harz und in England. M. M. v. Weber bezeichnet als erste nachweisliche Spurbahnen für Montanzwecke u. s. w. jene in der Nähe von Newcastle, in welchen sich um das Jahr 1620 Kohlenwagen über Land bewegten[1]). In Oesterreich waren aber schon vor dem Jahre 1556, theilweise mit Schienen belegte, Grubengeleise bei den berühmten Schwazer Gruben[2]).

Die Holzbahnen für Kohlenförderung blieben in Northumberland und Durham ein volles Jahrhundert in Gebrauch; zur Erhöhung der Dauerhaftigkeit benagelte man die Spurbalken wohl auch an Krümmungen oder sonstigen der Abnutzung sehr ausgesetzten Stellen mit Bandeisen.

Im Jahre 1767 machte (zur Zeit einer Krisis) der Mitbesitzer des Colebrook-Dale-Eisenwerkes Reynolds den Vorschlag, die damals unverkäuflichen Eisengänzen als Platten mit einer oben konkaven Fläche zu gießen und auf die Holzbohlen bei den Spurbahnen zu legen, um diese Roheisenvorräthe im Falle des Bedarfs wieder heranziehen zu können. Diese ersten Eisenbahnen bewährten sich so sehr, daß man nicht mehr daran dachte, die »Gänzen« bei einer günstigeren Konjunktur der Eisenpreise zu verwerthen.

So entstanden die Eisenbahnen in England, welche ihre Spurweite nach den damals üblichen Kohlenwagen mit 5′ englisch Rad-Spurweite (lichte [innere] Entfer-

---

[1]) Heusinger v. Waldegg's Handbuch der Eisenbahntechnik, I. Bd. S. 3.

[2]) Siehe M. v. Friese in W. F. Exner's Beiträgen zur Geschichte der Gewerbe und Erfindungen Oesterreichs, I. Bd. S. 9, Wien 1873.

Digitized by Google

nung der Schienen 4′ 8½″ engl.) einrichteten und die gußeisernen Schienen auf in den Straßenkörper eingelegten Längsschwellen auflegten.

Benj. Curr debütirte 1776 auf der Bahn der Sheffield-Kohlenwerke bei gußeisernem Oberbau mit der Fixirung der Spurweite durch Angießen eines Randes an die Außenseite der Schiene.

Ch. Outram versah die 3 Fuß langen gegossenen Schienenplatten nach unten je mit einer Verstärkungsrippe, so wie wir heute noch lange Roststäbe bauen, und dübbelte diese Schienen mit ihren Enden auf 3 Fuß von einander entfernt liegenden Steinwürfeln auf, während sie sonst ununterstützt blieben (Fischbauchschiene). Auch bei der österreichischen Linz-Budweiser Bahn, der ersten Pferde-Eisenbahn für den öffentlichen Verkehr des Kontinentes (erbaut durch Anton R. v. Gerstner 1825 bis 1828), fanden diese Fischbauchschienen noch bei Straßenübergängen Anwendung. (Einige Exemplare solcher Schienen werden im Märiabrunner Museum aufbewahrt.)

Auch die Schienen mit hohem Profil, welche, von der Benutzung durch gewöhnliches Straßenfuhrwerk absehend, Räder mit Spurkränzen voraussetzen, wurden gegen Ende des vorigen Jahrhunderts auf Straßenbahnen, also außerhalb der Bergwerke, wo sie schon längere Zeit verwendet wurden, benutzt und damit ein sehr wichtiger Fortschritt inaugurirt. Ueberraschend genug ist — so lange die Gußeisenschiene herrscht — die nur stellenweise Unterstützung durch Steine, welche gegenseitig nicht fixirt wurden, üblich. Schieferbruch Penrhyn-Hafen Bangor ist die erste Bahn mit hochprofiligen Gußeisenschienen.

Berkinshaw walzte 1828 auf dem Bedlington-Eisenwerk bei Durham die ersten Schmiedeeisenschienen 15′ lang mit pilzförmigem Querschnitt. Doch ahmte man im Uebrigen noch die Gestalt der gußeisernen Schiene nach.

Beim Baue der ersten Lokomotiveisenbahn Stockton-Darlington hatte George Stephenson Mühe, die Schmiedeeisenschiene durchzusetzen.

Die ersten Schienen mit parallelen Ober- und Unterflächen und symmetrischem Querschnitte wendete Robert Stephenson beim Baue der London-Birminghamer Linie an (40er Jahre). Die Schienen wurden in gußeisernen Stühlen mit Holzkeilen fix aufgestellt, die Stühle aber auf eichenhölzerne Querschwellen genagelt.

Beim Bau der Linz-Budweiser Eisenbahn verwendete man schmiedeeiserne Flachschienen, welche auf Längsschwellen genagelt wurden, die ihrerseits auf Querschwellen ruhten. Spurweite 1,083 m. Die ältesten Theile dieser Bahn waren durch Trockenmauern fundirt. Die Bahn Prag-Lana für Pferdebetrieb, von Franz Joseph R. v. Gerstner (Vater) 1828 bis 1831 projektirt, bestand in ihrem Oberbau aus auf kontinuirlicher Steinunterlage ruhenden, gußeisernen Flachschienen.

Die dritte Eisenbahn Oesterreichs, die erste Lokomotiv-Eisenbahn in diesem Staate (die dritte in Deutschland), war die Kaiser Ferdinand-Nordbahn, Wien-Bochnia, 1837 von Wien aus in Angriff genommen durch Hermengild Francesconi. Die ganzen Dispositionen waren sehr glückliche. 190 m Minimal-Radius für Kurven, 1 : 350 Maximalsteigung, Spurweite: die Stephenson'sche 4′ 8½ engl. = 1,436 m, Oberbau: der Robert Stephenson'sche — hochprofilige Stuhlschienen mit eisernen Keilen in gußeisernen Chairs festgehalten, welche auf eichenen Querschwellen ruhen.

Die ersten Eisenbahnschienen österreichischer Provenienz waren die unter Ober-

Digitized by Google

leitung Friedrich Hampe's auf dem von ihm 1829 erbauten Walzwerke bei Lanau nächst Mürzsteg in den 30er Jahren erzeugten.

Die in Amerika erfundene breitbasige auf Längsschwellen befestigte Schiene ist nun die Grundlage für nahezu die Hälfte aller in Europa ausgeführten Eisenbahn-Oberbauten. Diese breitbasigen Schienen auf von Querschwellen getragenen Längsschwellen wurden in Oesterreich durch Schönerer schon beim Baue der Wien-Raab-Gloggnitzer Eisenbahn auf den Hauptstrecken adoptirt; auf den Nebenlinien, zu welchen man damals noch Neustadt-Gloggnitz rechnete, kamen Flachschienen zur Anwendung. Bei Beginn der Eisenbahnbauten durch den Staat (Allerh. Verfügung vom 19. Dezember 1841) wurde wieder auf das bei der Nordbahn acceptirte englische Oberbausystem mit Stuhlschienen zurückgegriffen und allenthalben die englische Spurweite 1,436 m angenommen. So hat Oesterreich einen hervorragenden Antheil daran, daß diese Spurweite allmählich zur Normalspurweite wurde.

Was die Bewegungsmaschinen anbelangt, so ist deren Entwickelungsgeschichte, von den ersten Anfängen bis zu ihrer heutigen Vollkommenheit, auf einen überaus kurzen Zeitraum zusammengedrängt.

Die ersten Lokomotiven 1804 bis 1819, welche auf den englischen Spurbahnen liefen, hatten bereits manche Anordnung aufzuweisen, welche im heutigen Lokomotivenbau vorkommt —, so die innere Feuerung, Hochdruckdampf, Dampfaustritt in den Schornstein, — aber sie zeigten auch alle den Irrthum, daß die Radfelge der Lokomotiven in den Oberbau durch Hervorragungen, Nägel, Zähne und dergleichen zum Eingriff gezwungen werden müßte. Erst W. Blackett wies im letztgenannten Jahre auf den Bahnen der Wylam-Kohlengruben nach, daß die einfache Reibung zwischen Radkranz- und Schienenoberfläche zur Ausübung der Zugkraft genüge.

George Stephenson, der schon durch den Bau einer Lokomotive (My Lord) für die Killingworthbahn seine seltene Befähigung erwiesen hatte, konstruirte für die Linie Stockton-Darlington eine zweite Lokomotive und gewann bei einer auf der Liverpool-Manchester-Bahn am 6. Oktober 1829 veranstalteten Preiswettfahrt bei Rainhill über seine Konkurrenten den Sieg. Seine Lokomotive »Rocket« besaß bereits die jetzige Einrichtung eines Röhrenkessels — die Idee hierzu hat ein gewisser Booth gegeben. Alles Uebrige in der Geschichte der Lokomotive ist nur eine Weiterbildung der Stephenson'schen »Rocket«, und die Lokomotive und mit ihr die moderne »Eisenbahn« hat demnach, wie Eingangs bemerkt wurde, als ihren Geburtstag den 6. Oktober 1829 anzusehen.

---

76. Die Umwandlung der Postvorschüsse in Postnachnahmen.

Die deutsche Reichs-Postverwaltung gehört zu den wenigen Verkehrsanstalten, welche sich damit befassen, einen Theil des Geldverkehrs im Wege des Vorschuß- oder Nachnahmeverfahrens zu vermitteln, indem sie die Verpflichtung übernehmen, gewisse Sendungen dem Empfänger nur gegen Zahlung einer vom Absender be-

Digitized by Google

stimmten und diesem zu erstattenden Summe auszuhändigen. Vor nicht viel mehr als einem Jahrhundert wurde in Preußen den Postanstalten zum ersten Mal die förmliche Genehmigung ertheilt, für obere und niedere Behörden die Erhebung von Stempelgebühren und Sporteln bei auswärts wohnenden Zahlungspflichtigen zu übernehmen und die einzuziehenden Beträge vorschußweise an jene zu zahlen. Diese Erlaubniß erfolgte aber unter dem ausdrücklichen Vorbehalt, daß der die betreffende Sendung annehmende Postbeamte die Gefahr für die richtige Einziehung und Abführung des Vorschusses seitens der die Sendung an den Empfänger aushändigenden Postanstalt zu tragen und daher keineswegs die Verpflichtung habe, »den Kassenrendanten und Kanzleien mit Vorschüssen an die Hand zu gehen«. Die Postordnung von 1782 gestattete, unter den gleichen Bedingungen auch Sendungen von Prokuratoren und Sachwaltern anzunehmen, auf welchen diese ihre Auslagen und Gebühren angerechnet hatten.

Das ursprüngliche Verbot, »Privatangelegenheiten zu berücksichtigen«, also von Privatleuten Vorschußsendungen anzunehmen, wurde von den Beamten, welche die Vorschußgebühr bezogen, an der Ausdehnung des Verfahrens also ein eigenes Interesse hatten, nie streng befolgt und kam im Anfang unseres Jahrhunderts ganz in Vergessenheit. Das Regulativ über die preußische Portotaxe vom 18. Dezember 1824 läßt Vorschußsendungen von Privatleuten neben den amtlichen ausdrücklich zu, hebt aber auch wieder hervor, daß eine Verbindlichkeit der Postanstalt zur Leistung von Geldvorschüssen nicht bestehe, daß es den Postbeamten vielmehr überlassen bleibe, Vorschüsse entweder ganz zurückzuweisen oder, im Falle der Annahme derselben, sich dadurch gegen etwaigen Schaden zu sichern, daß sie den Vorschuß nicht sofort baar auszahlten, sondern so lange für Rechnung des Absenders notirten, bis die Nachricht von der Einlösung der Sendung durch den Adressaten eingegangen sei.

An diesen Grundsätzen ist seitens der preußischen Postverwaltung stets festgehalten worden; sie sind auch im Wesentlichen auf ihre Rechtsnachfolgerinnen, die norddeutsche und die Reichs-Postverwaltung, übergegangen. In richtiger Würdigung des Grundsatzes, daß es mit einer ordnungsmäßigen und wirthschaftlichen Verwaltung von Staatsgeldern an und für sich unverträglich sei, aus denselben Vorschüsse zu bewilligen, hat sich die leitende Behörde in Preußen nur schwer dazu verstanden, der Bequemlichkeit der Vorschußentnehmer und der Postanstalten am Einlieferungsort nach und nach gewisse Zugeständnisse zu machen. Zunächst wurde genehmigt, daß die Vorschüsse im Einzelbetrag bis zu 5 Thalern den absendenden Behörden sofort bei der Einlieferung der Sendungen ausgezahlt werden sollten. Bei der Ertheilung dieser Genehmigung wurde ausdrücklich hervorgehoben, daß in diesem Falle die Gewährung eines Vorschusses aus der Postkasse unbedenklich sei, weil es sich nur um Uebertragung eines Geldbetrages aus einer Königlichen Kasse in die andere handele. Später wurde bestimmt, daß Korporationen und Privatleute sich die sofortige Auszahlung der entnommenen Vorschüsse bei der Einlieferung der Sendungen zur Post durch Bestellung einer ausreichenden Realkaution bei der Postverwaltung sollten sichern können. Zuletzt wurde gestattet, daß der Annahmebeamte auch an ihm bekannte Privatpersonen, welche keine Kaution gestellt, Vorschußbeträge bis zu 5 Thalern aus der Postkasse im Voraus zahlen dürfe, wenn er persönlich für den richtigen Wiedereingang des betreffenden Betrages in die Postkasse einstehe.

Digitized by Google

So gestellte sich zu dem weitläufigen und verwickelten Abrechnungsgeschäfte zwischen der auszahlenden und einziehenden Postanstalt noch eine in sachlicher und persönlicher Beziehung platzgreifende Verschiedenheit in der Behandlung der zur Aufgabe gelangenden Postvorschüsse: denn sie konnten ein und demselben Absender sofort ausgezahlt werden oder nicht, je nachdem sie den Betrag von 5 Thalern erreichten oder diesen überschritten, oder sie wurden dem einen Absender ausgezahlt, weil der Annahmebeamte zu demselben das nöthige persönliche Vertrauen hatte, wogegen der andere Absender auf die Rückkunft der Anzeige über die erfolgte Einlösung warten mußte, weil er mit Recht oder Unrecht nicht dasselbe Vertrauen des Annahmebeamten genoß. Bei Beschäftigung mehrerer Beamten an einer Annahmestelle konnte es nicht ausbleiben, daß der eine Beamte demselben Einlieferer, welchem sein Mitbeamter das nöthige Vertrauen unbedenklich gewährte, die Vorausbezahlung der Vorschüsse verweigerte, woraus selbstverständlich peinliche Erörterungen, Zwistigkeiten und erregte Beschwerden erwuchsen, deren Erledigung die zuständigen Oberbehörden nicht selten in Verlegenheit zu setzen geeignet war.

Die schlimmsten Folgen der gemachten Zugeständnisse waren aber die, daß sie einer betrügerischen Ausbeutung des Verfahrens einen bequemen und oft genug auch gefahrlosen Weg ebneten, und daß sich deswegen eine weitgreifende und gewiß nicht unberechtigte Abneigung des Publikums gegen die Vorschußsendungen entwickelte, da die Postverwaltung naturgemäß nicht gestatten konnte, daß die Zahlung des von dem Aufgeber entnommenen Betrages von einer vorausgegangenen Einsichtnahme des Inhalts der Sendung abhängig gemacht werde.

Charakterschwachen Beamten war die Möglichkeit geboten, sich zeitweilige Anlehen aus den von ihnen verwalteten Postkassen zu verschaffen, indem sie Beträge auf von ihnen selbst gefertigte Vorschußbriefe hin aus jenen entnahmen und letztere zur Absendung brachten, obwohl sie von vornherein überzeugt waren, daß die Einlösung der Sendungen durch die Adressaten nicht erfolgen werde. Kamen die Sendungen nach Ablauf der bestimmten Fristen zurück, so konnte oft genug der Eingriff in die Kasse nicht durch baaren Ersatz gut gemacht werden und wurde deshalb lediglich durch Anfertigung einer neuen Vorschußsendung, deren Nichteinlösung ebenso feststand, verdeckt. Wie viele Beamte durch diesen ersten, von ihnen in seiner Tragweite meist nicht genügend erkannten Schritt auf die abschüssige Bahn des Verbrechens gerathen sind, läßt sich nicht sicher übersehen, weil das Mittel, sich durch Vorschüsse Geld aus der Postkasse zu verschaffen, bald als zu umständlich und nicht ausgiebig genug aufgegeben zu werden, und die unausbleibliche Katastrophe erst einzutreten pflegte, wenn andere, ergiebigere Quellen zur Befriedigung des Geldbedürfnisses ausgenützt waren. Immerhin betrug im Bereiche der norddeutschen und der Reichs-Postverwaltung die Zahl der Beamten, welche hauptsächlich wegen Mißbrauchs des Vorschußverfahrens entlassen und meistens noch mit weiteren Strafen belegt werden mußten, seither durchschnittlich vier im Jahr.

Ueber die Fälle, in welchen Privatpersonen das Vorschußverfahren zum Schaden der getäuschten Empfänger werthloser oder minderwerthiger Sendungen oder zum Nachtheil unvorsichtiger Annahmebeamten mißbraucht haben, gewähren die amtlichen Akten ebenfalls keine vollständige Auskunft. Denn erfahrungsmäßig verschmerzen die Empfänger minderwerthiger Waaren, ganz werthloser Bücher und dergleichen lieber den im einzelnen Fall meist nicht beträchtlichen Schaden, als daß sie sich selbst

Digitized by Google

als Geprellte bekennen. Auch die Beamten, welche bei sofortiger Auszahlung von Vorschüssen die gegebenen Vorschriften oder mindestens die gebotene Vorsicht außer Acht gelassen haben, verschweigen meistens die ihnen erwachsenen Verluste. Dennoch haben die Akten aus einem dreijährigen Zeitraum 1525 Fälle derartiger Betrügereien ergeben. In 820 dieser Fälle ist die Erschwindelung von größeren oder kleineren Beträgen in der Gesammtsumme von 13 079 *M.* vergeblich versucht worden, in 705 Fällen mit zusammen 8801 *M.* ist sie gelungen; dabei haben in 120 Fällen die Empfänger der Sendungen 1739 *M.*, in 577 Fällen die Annahmebeamten 7052 *M.* eingebüßt.

Die von Privatpersonen mit Erfolg verübten Vorschußschwindeleien vertheilten sich in sehr ungleicher Weise auf die einzelnen Ober-Postdirectionsbezirke. Während der Bezirk Metz gar keinen, die Bezirke Aachen, Cöslin und Münster je einen Fall, Arnsberg, Gumbinnen, Halle und Oldenburg je zwei Fälle aufweisen, steigt die Zahl in den Bezirken Darmstadt, Düsseldorf, Frankfurt a. Main, Straßburg, Braunschweig und Berlin auf 22, 25, 28, 35, 52 und 280.

Eine nicht seltene und jedenfalls eine der gefährlichsten Arten der Vorschußerschwindelungen war diejenige mittels Anwendung von Dienstsiegeln durch Unbefugte, namentlich durch Schreiber und Unterbeamte bei Behörden, deren verantwortliche Vorsteher oder Beamten thatsächlich sehr oft nicht in der Lage sind, derartige mißbräuchliche Anwendung der Dienstsiegel durch die den Verschluß der amtlichen Schreiben besorgenden Persönlichkeiten zu verhüten. Es haben denn auch Verwaltungs-, Gerichts- und Militärbehörden gleichmäßig von genannter Plage zu leiden gehabt und einzelne mußten namhafte Beträge ersetzen. Selbst seitens der zur Führung von Dienstsiegeln oder zur Ausstellung von amtlichen Bescheinigungen ohne Anwendung eines Dienstsiegels Befugten, z. B. gerichtlicher Taxatoren, Exekutoren, Gerichtsvollzieher, sind mit Hülfe der gestatteten sofortigen Auszahlung der von ihnen auf Postsendungen entnommenen Vorschüsse einzelne Schwindeleien zum Schaden der getäuschten Empfänger oder Postbeamten ausgeführt worden. Eine besonders raffinirte Art des Mißbrauchs des Dienstsiegels bz. der Amtshand gelang einigen Individuen dadurch, daß sie sich fingirte militärische Meldungen von Polizei- oder Ortsbehörden amtlich verschließen und den auf jenen befindlichen Portofreithumsvermerk beglaubigen ließen, dann einen Vorschußbetrag auf die Sendung niederschrieben und den durch den amtlichen Verschluß der Sendung sicher gemachten Annahmebeamten zur sofortigen Auszahlung des entnommenen Betrags veranlaßten.

Sehr häufig und fast von gleich sicherem Erfolg waren die Betrügereien, welche mit Hülfe der Rechtsanwälten, Vereinen oder Handelshäusern gehörigen Siegel, Firmenstempel u. s. w. begangen wurden. Einzelnen Schwindlern gelang es, diese Quelle des unredlichen Gelderwerbs sich durch rechtzeitige Wiedereinlösung der zurückgekommenen gefälschten Vorschußsendungen eine gewisse Zeit lang offen zu erhalten. Andere beuteten dieselbe namentlich unmittelbar vor ihrer Entlassung aus ihrem seitherigen Dienste sofort in stärkerer Weise durch gleichzeitige Aufgabe mehrerer Sendungen mit hohen Vorschußbeträgen aus. In einem Gasthause lieh sich ein anständig aussehender Fremder unter dem Vorwande, einige Werthsendungen verschließen zu müssen, das Siegel des Gastwirthes, und es gelang ihm, durch dessen Anwendung den Postannahmebeamten um eine nicht unbeträchtliche Summe zu

Digitized by Google

beschwindeln. Der Hausknecht eines geachteten Handlungshauses verschaffte sich kurz vor seinem Verschwinden aus seiner Stelle einen namhaften Geldbetrag dadurch, daß er auf der Postpacketadresse und Aufschrift eines ihm zur Einlieferung auf der Post übergebenen Werthpackets das Wort »Werth« in geschickter Weise in »Vorschuß« abänderte und hierdurch die sofortige Auszahlung des ursprünglich als Werth angegebenen Betrages erlangte. Ein ehemaliger Buchhalter machte die Firmenstempel verschiedener Handlungshäuser täuschend nach, wodurch es ihm gelang, bei 18 im Südwesten des Reichs-Postgebiets gelegenen Postanstalten 1279 *M.* zu erschwindeln.

Unendlich mannigfach sind die Mittel, welche angewandt wurden, um das Vertrauen der Annahmebeamten zu erschleichen oder die Adressaten der Sendungen zu deren Einlösung zu bestimmen: sie beginnen mit der Berufung auf das kollegialische Verhältniß seltens eines angeblich auf einer Reise begriffenen Postbeamten, dem unterwegs die Gelder ausgegangen sind, und kommen auf dem — selbst von Schulkindern wiederholt mit Erfolg betretenen — Wege der Annaßung des Namens eines als wohlhabend bekannten Privatmannes oder Geschäftsinhabers, oder mit Hülfe unbefugter Benutzung von Dienstabzeichen oder voller Dienstkleidung schließlich zu der wiederholt vorgekommenen, von langer Hand vorbereiteten Erschleichung des Vertrauens durch Errichtung von Geschäften, die anfänglich mit dem Schein voller Solidität sich zu umgeben und ebenso die Postbeamten, wie das Publikum zu täuschen und zu schädigen verstanden.

Ein förmliches Geschäft wurde mit der Verwerthung der Gutscheine getrieben, welche von den Postanstalten für diejenigen Postvorschüsse zu ertheilen waren, deren Auszahlung nicht sofort bei der Einlieferung der Sendungen erfolgte. Mit diesen sich selbstverständlich regelmäßig auf ganz werthlose Sendungen beziehenden und deshalb selbst völlig werthlosen Gutscheinen wurden Gasthausrechnungen bezahlt, sowie bei Hausknechten, Kellnern, Pfandleihern u. s. w. Darlehne erlangt, welche theilweise hohe Ziffern erreichten und meist rettungslos verloren waren. Ein in seinen Vermögensverhältnissen zurückgekommener Handwerker in Hamburg trieb dieses Geschäft von vornherein in großem Maßstab: er gab 100 Packete mit werthlosen Büchern an Adressaten in weit entfernten Ländern unter Nachnahme von zusammen 2000 *M.* auf und es glückte ihm, die erhaltenen Gutscheine bei einem Geldverleiher für 900 Mark zu versetzen.

Alle diese Erfahrungen haben die Postverwaltung wiederholt zu der Erwägung gedrängt, ob und auf welche Weise es möglich sein möchte, die mit dem Postvorschußverfahren verbundenen Schwierigkeiten für den inneren Dienst zu heben, die aus ihm erwachsende Gefahr für die Zuverlässigkeit des Beamtenpersonals zu beseitigen und die ihm in gewisser Hinsicht unverkennbar anhaftende Gemeingefährlichkeit hinwegzuräumen. Diese Frage wurde immer dringender, je mehr die Postanstalt sich aus einem reinen Beförderungsinstitut zu einer allgemeinen Verkehrs-Vermittelungsanstalt entwickelte und damit gezwungen wurde, auf thunlichst einfache Gestaltung ihres inneren Betriebs Bedacht zu nehmen, um den vielseitigen Anforderungen des Publikums gerecht werden zu können, ohne ihren Betriebsaufwand zu sehr erhöhen zu müssen. Die früher zur Geltung gekommenen Bedenken gegen eine Umgestaltung des Vorschußverfahrens, wie es sich im Laufe der Zeit herausgebildet hatte, schwanden auch mehr und mehr, nachdem sich übersehen ließ, daß das Postanweisungs- und

Digitized by Google

das Postauftrags-Verfahren vom Publikum zur Ausgleichung von Verbindlichkeiten in ausgiebigster Weise benutzt wurde.

Demgemäß ging die Reichs-Postverwaltung dazu über, vom 1. Oktober 1878 ab an Stelle des seitherigen ungleichmäßigen Postvorschußverfahrens das Postnachnahmeverfahren einzuführen, d. h. die seither für gewisse Fälle nachgegebene Auszahlung eines auf einer Sendung haftenden Geldbetrags an den Aufgeber vor der Zahlung dieser Summe durch den Adressaten ohne alle Ausnahme aufzuheben.

Damit fiel zunächst eine der wesentlichsten Bedingungen für das Gelingen der erwähnten Betrügereien hinweg, indem nun dem Empfänger einer Vorschußsendung, welcher bei rechtzeitiger Eröffnung letzterer sich getäuscht oder betrogen sieht, in den meisten Fällen die Möglichkeit gegeben ist, die Aushändigung des gezahlten Betrages an den Absender der Nachnahme zu verhindern. Die früher sehr häufig vorgekommenen Betrügereien zum Nachtheil der Annahmebeamten sind fernerhin gänzlich ausgeschlossen. Namentlich aber — und hierauf muß von der Postverwaltung besonderes Gewicht gelegt werden — ist den Beamten die Gelegenheit entzogen, sich ohne Vornahme einer unverkennbar verbrecherischen Handlung aus der Postkasse Geldbeträge auf kürzere oder längere Zeit zu verschaffen und hierdurch den Grund zu ihrem raschen materiellen und sittlichen Verfall zu legen.

Durch die Einführung des Nachnahmeverfahrens wird ferner erreicht, daß die erhobene Summe von der Postanstalt am Bestimmungsort der Sendung mittels einer gewöhnlichen Postanweisung an den Aufgeber selbst abgeführt, und daß sie regelmäßig, wie alle übrigen Postsendungen, diesem ins Haus gebracht wird. Früher hatte dagegen der Absender den ihm ertheilten Gutschein behufs Abhebung des Geldes bei der Postanstalt eine entsprechende Zeit nach Einlieferung der Sendung wieder vorzeigen müssen, was sehr häufig vergebliche Gänge verursachte, weil von jeher den Zahlungspflichtigen geräumige Fristen zur Einlösung der an sie eingegangenen Vorschußsendungen hatten eingeräumt werden müssen, um nicht dem ganzen Hülfsmittel von vornherein einen großen Theil seiner Wirkung zu nehmen. Der Vorzug des neuen Verfahrens vor dem alten ist auch von dem Publikum im Allgemeinen richtig gewürdigt worden.

Die unmittelbare Zuführung des vom Empfänger bezahlten Nachnahmebetrages an den Aufgeber der Sendung hat die wichtige Folge, daß nunmehr die Anwendung eines falschen, oder der Mißbrauch eines richtigen Namens völlig wirkungslos bleiben, wodurch den früher vorgekommenen Betrügereien die zweite wesentliche Vorbedingung entzogen ist.

Der Wegfall der postamtlichen Gutscheine, welche früher über die nicht sofort bei der Einlieferung der Sendungen ausgezahlten Vorschüsse ertheilt wurden, schließt die große Reihe derjenigen Schwindeleien aus, welche ehedem mit Hülfe dieser Gutscheine, häufig in geradezu gewerbsmäßiger Weise, betrieben wurden.

Für den inneren Postbetrieb wurde, neben bedeutender Vereinfachung der Buchführung, der wesentliche Vortheil erreicht, daß nunmehr die umständliche besondere Abrechnung über die Vorschüsse unter den Postanstalten und mit den Oberpostkassen wegfiel, indem jetzt die Nachnahmen rechnungsmäßig nur noch als Postanweisungen erscheinen, deren hierdurch entstehende Vermehrung gegenüber der durch die ehemalige besondere Abrechnung veranlaßten Arbeitslast nicht ins Gewicht fällt.

Bei Einführung des neuen Verfahrens ergaben sich noch Folgen, auf die man

Digitized by Google

von vornherein kaum oder wenigstens nicht in demjenigen Umfang zu hoffen gewagt hatte, welchen die Wirklichkeit zu verzeichnen hat. Eine ganze Reihe jener den Schauplatz ihrer Thätigkeit, sowie ihre Firmen nach Bedürfniß wechselnden »Professoren«, »Akademien«, »altberühmten Häuser« u. dgl., welche die Unerfahrenheit und Leichtgläubigkeit der Kleinstädter und Landbewohner in schamlosester Weise ausbeuten, indem sie den — meistens durch frankirte Cirkulare zunächst gehörig vorbereiteten — Leuten »unfehlbare Anweisungen, um im Lotto hohe Gewinne zu machen«, medizinische Schriften höchst zweifelhaften Werthes oder sofort die Geheimmittel selbst, werthlose Promessen und dergleichen unter Anrechnung der Kosten zusenden, hat ihr schwindelhaftes Treiben ganz eingestellt. Einen gewissen Anhalt für die Beurtheilung des Umfangs und der Gemeingefährlichkeit des letzteren gewähren die Thatsachen, daß in den letzten 12 Monaten vor Einführung des neuen Verfahrens von 130 Firmen 213 057 Vorschüsse über zusammen 1 353 669 *M.* eingeliefert wurden, daß davon 55 024 Stück, oder 26 Prozent, über 476 578 *M.*, oder 31 Prozent, wegen verweigerter Annahme zurückkamen, und daß die Prozentzahl der von den Adressaten nicht eingelösten Vorschüsse für einzelne Absender auf mehr als die Hälfte der von ihnen eingelieferten Vorschußsendungen stieg. Gerade ein großer Theil derjenigen Firmen, welche sich durch die hohe Zahl der zurückgekommenen Vorschüsse auszeichneten, hat seit Einführung des neuen Verfahrens seine frühere Thätigkeit aufgegeben. Diese erfreuliche Erscheinung darf wohl hauptsächlich darauf zurückgeführt werden, daß die Betreffenden einen genügenden Nachweis ihrer Berechtigung zur Empfangnahme der unter ihrer Geschäftsadresse eingehenden Postanweisungen nicht würden beibringen können und unter ihrem wahren Namen ihr Geschäft nicht zu betreiben wagen dürfen.

Die Anerkennung der Zweckmäßigkeit des Nachnahmeverfahrens für das Publikum ist nur von einer kleinen Anzahl solcher Gewerbtreibender versagt worden, welche ihre Postpackete regelmäßig unter Anrechnung des Preises versenden und denen die sofortige Auszahlung der angerechneten Beträge bei Einlieferung der Sendungen zur Post für ihre Buch- und Kassenführung bequemer war. Ein Theil der Beschwerdeführer wollte namentlich darin eine Benachtheiligung des Publikums finden, daß für die — doch offenbar im wohlverstandenen Interesse der sehr überwiegenden Mehrheit der Betheiligten durch die Postverwaltung neu übernommene — Bestellung der von der Post eingezogenen und mittels gewöhnlicher, an den Einlieferer der Sendung gerichteter Postanweisung abgeführten Nachnahmebeträge Bestellgeld erhoben wird. Solchen Sonderinteressen konnte natürlich nicht Rechnung getragen werden. Die seitherigen Erfahrungen, namentlich die stets wachsende Zahl derjenigen Stimmen aus dem Publikum, welche die Vorzüge des neuen Verfahrens unbedingt und rückhaltslos anerkennen, berechtigen zu der Erwartung, daß es, wie bereits im Kreise sämmtlicher Postbeamten, so auch in kurzer Zeit beim Publikum sich ungetheilter Zustimmung erfreuen wird.

Digitized by Google

77. Die Botenanstalt des Reichs-Kammergerichts.

Mitgetheilt von Herrn Postdirector Löper in Markirch.

II.

(Schluß.)

Auszug aus der Reichs-Kammergerichts-Ordnung[1] vom 26. September 1555, betreffend die wichtigeren, auf die Botenanstalt des Kammergerichts bezüglichen Bestimmungen.

XXXV.

Von der Boten Deputaten und des Boten-Meisters Amt.

§. 1. Nachdem wir bericht, daß etliche Jahr hero, in den executionibus[2] des Kayserlichen Cammer-Gerichts Briefen und Proceſſen, viel Mängel, auch der Boten Unfleiß befänden, aus welchen den Partheyen nicht geringer Nachtheil erwachsen, und dann auch die Boten sich viel und offtmahls beklagt, daß sie wider hiebevor aufgerichte Ordnung, in vielerley Weg verhindert, vervortheilt und beschwert, darzu dasjenig, so ihnen gebührt, durch etliche Eingriff entzogen, und andern Personen, die der Kayserlichen Majestät, uns oder dem Cammer-Gericht dergestalt nicht verwandt seyn, vergönt werde.

§. 2. Solchen zu begegnen, auch damit hiefüro mit den Briefen und Proceſſen, so am Kayserlichen Cammer-Gericht ausgehen, desto sicherer gehandelt, die executiones derselben gefördert, auch die Boten bey ihrer gebührlichen und ordentlichen Unterhaltung und Besoldung erhalten werden mögen: Setzen, ordnen und wollen wir, daß der Boten-Meister die Proceß, wenn sie verfertigt werden, zu seinen Handen nehmen, und einen reitenden Cammer-Boten, an welchen der Ritt ist, oder seyn wird, damit abfertigen, und nicht den Procuratoribus gestatten soll, solche Proceß in der Cantzley liegen zu lassen, oder dieselbige hinweg zu nehmen, und ihres Gefallens, als eine Zeit lang geschehen, wider die Ordnung, wann und durch wen sie wollen, verkünden lassen.

§. 3. Es soll auch der Boten-Meister mit den Boten gute Ordnung und Gleichheit halten, damit dieselben gleich ausgetheilt, und keiner vor dem andern beschwert, oder bevortheilt werde: Und wenn er einen Boten abfertiget, alle Proceß und Brieff, die er ihm zu führen und zu exequiren befilcht, in ein Register aufzeichnen, und dem Boten, daß er die von ihm empfangen, in daſſelbig Register

[1]) Der genaue Titel dieser Ordnung lautet wie folgt: »Der Römischen Kayserlichen Majestät, und gemeiner Stände des H. Reichs angenommene und bewilligte Cammergerichts-Ordnung, zur Beförderung gemeinen Nutzens, aus alten Cammergerichts-Ordnungen und Abschieden, auf dem Reichs-Tag zu Augspurg, Anno 1548 von neuem zusammen gezogen, gemehrt und gebessert, und auf itzigem Reichstag zu Augspurg Anno 1555 gehalten, durch die Römische Königliche Majestät und gemeine Ständ widerum ersehen, erneuert, und an vielen Orten geändert, nebst einem kurtzen Begriff, was durch den Westphälischen Frieden, und den jünger Regenspurgischen Abschied de Anno 1654 weiter vor Veränderung dabei geschehen.« Lünig, Reichs-Archiv.

[2]) Vollziehung, Verkündigung, nicht aber Zwangsvollstreckung.

unterschreiben lassen und dann zu des Boten Wiederkunfft Relation von ihm nehmen, die auch (wie Herkommen) einschreiben, mit samt dem Tag seiner Ankunfft, und daß dem Boten wie oben gemeldt, unterzeichnen lassen, auch so bald den Boten anhalten, dasjenig, das er über sein gebührliche Belohnung, von den geführten Processen innen hat, zu berechnen und in die Büchs einzulegen, folgends dasselbig dem Boten, wie von alters her der Gebrauch gewesen, alle Quatember verrechnen, und unter sie zugleich austheilen.

§. 4. Der Boten-Meister soll auch mit allem Ernst daran seyn, so ein Cammer-Bot durch ihnen mit Brieffen und Processen abgefertiget, und seinen Ritt empfangen hat, daß derselb Bot zum förderlichsten von dannen reit, seinem Befelch getreulich und fleißig nachkomme, und nicht, wie bißher vielfältig beschehen, zween, vier, sechs oder mehr Tag heimlich verborgen liegen bleib.

§. 5. So aber ein Parthey oder Procurator die ausbrachte Proceß, nicht durch einen geschwornen reitenden Cammer-Boten wolt verkünden lassen, sondern durch einen Notarien, das soll ihm, wie das diese Ordnung auch zuläßt, durch einen offenen[1]) glaubwürdigen Notarien, zuthun vergönt seyn.

§. 6. Und nachdem durch Hinläßigkeit der Boten-Meister, den Boten die Concordien aus der Büchsen entzogen, und ein Zeitlang nicht eingefordert worden sind, welches sich dann die Kayserliche Cammer-Boten zum höchsten beschwert haben; So ist unser Meynung, daß der Boten-Meyster hinfüro von allen denjenigen, so ihre Proceß nicht durch Kayserliche Cammer-Boten exequiren lassen wollen, wie von alters Herkommen, Concordien, nemlich von zehen Meilen funffzehen Batzen, oder sonst nach Gestalt der Sachen und Gelegenheit eines jeden Wesens und Vermögens fördern und einbringen solle: Nemlich soll der Boten-Meister nach Gestalt der Sachen, und Gelegenheit eines jeden Wesens und Vermögens die Processen bestellen und vergönnen zu exequiren, und auch folgends dieselbigen Concordien fleißig aufschreiben, und was die Partheyen oder die Procuratores vor die Concordi bezahlt, dieselbige Post durch die Partheyen oder den Procuratorn unterschreiben lassen, in die Büchs legen, alle Vierthel-Jahrs verrechnen, und unter die Boten austheilen.

§. 8. So sollen auch der Cammer-Richter, Beysitzer, aus redlichen und beweglichen Ursachen, hinfüro nicht mehr gestatten, die Kayserliche Proceß durch Bey- oder Fuß-Boten verkünden, es trüg sich dann zu, daß in Abwesen der reitenden und geschwornen Cammer-Boten, Proceß erkant und abgefertigt würden, welcher Execution keinen Verzug leiden möcht, in diesem Fall soll der Boten-Meister Macht haben, mit Vorwissen jederzeit des Kayserl. Cammer-Richters und der Beysitzer, ein Bey- oder Fuß-Boten zu beeydigen und ihm solche Proceß zu verkünden befehlen.

§. 9. Es sollen auch die Procuratores und Partheyen, den Bey- und Fuß-Boten der Kayserlichen Majestät Büchs, die seyen von Silber, Kupffer oder Holtz, hinfürter nicht anhencken, und sich auch die Bey- und Fuß-Boten dieselbigen von den Procuratorn, Partheyen oder für sich selbst anzunehmen oder zu tragen, müßigen und enthalten. Würde aber ein Bey- oder Fuß-Bot darüber betreten, oder glaubwürdiglich angezeigt, daß er die Kayserl. Büchs von einem andern angenommen, oder wider diese Ordnung für sich selber angehenckt hätte, gegen solchen Uberfahrer soll Straff fürgenommen werden, daß sie andern ein Exempel seyn sollen.

[1]) öffentlichen.

Digitized by Google

§. 10. Wo aber ein Procurator oder Partheyen einen Bey- oder Fuß-Boten ausserhalb der Kayserlichen Proceß, mit Missiven oder in andern nothwendigen Geschäfften zur Notturfft abzufertigen hett, und verschicken wolt, und von wegen mehrer Sicherheit des Wegs halben den Boten seinen Befelch unter der Kayserl. Mayt. Büchs ausrichten zu lassen vermeynten, das soll dem Procuratorn oder Partheyen unbenommen seyn: Doch mit der maß, daß der Procurator oder die Partheyen den Boten-Meister um solche Kayserliche Büchs ansuche, der soll auch Befelch haben, einem jeden Ansuchenden aus den Procuratorn und Partheyen eine mitzutheilen, doch daß der Procurator, Parthey, der Bey- oder Fuß-Bot nach vollendetem Ritt oder Lauff, die empfangenen Büchs dem Boten-Meister ohn allen Verzug wider überantworte, und sich derselbigen weiter zu tragen enthalte.

§. 11. Und demnach bißher sich mancherley Unordnung, Mangel und Irrung unter den Boten, auch zwischen den Boten und Procuratorn, Partheyen und sonst, mit Verrichtung ihrer Aempter, und in andere wege zugetragen, darauß dem Gericht und den Partheyen nicht geringe Beschwerung und Nachtheil entstanden: Damit nun solchs künfftiglich, so viel möglich, verhütet, auch jederzeit hierinn gebührlichs Einsehens beschehe, ist der Verwalter der Kayserlichen Cammergerichts Cantzley, den Boten und Boten-Meister zu einem Deputaten verordnet, welcher Gewalt und Befelch haben soll, dieselben solcher Irrung, so zu Zeiten unter ihnen selbst, oder zwischen ihnen und den Partheyen oder andern, fürfallen möchten, zu entscheiden, auch mit allem fleiß und ernst darob zu seyn, damit diese Ordnung der Boten-Meister und Boten halben, und sonderlich mit Abfertigung, Execution und Relation derselben, gehalten und gehandhabt, und alle Mängel derhalben künfftiglich verhütet werden.

XXXVI.

Von des Cammer-Gerichts Boten, wie die bestellt und angenommen werden sollen.

§. 1. Nachdem an den Cammer-Gerichts-Boten nicht wenig, sondern viel gelegen, angesehen, daß ihnen in ihren relationibus geglaubt, und darauf jederzeit die Proceß wider die Ungehorsamen in contumaciam angestellt werden: Wollen wir, daß fürhin Cammer-Richter und Beysitzer keinen zu einem Boten annehmen, oder einige Büchsen zustellen und vertrauen sollen, sie haben dann zuvor gute Erkundigung gehabt, daß er glaubhafft, fromm, redlich, und zum Boten-Amt tüglich sey, und fürnemlich daß er ziemlich schreiben und lesen könne. Wo auch einer oder mehr angenommen, die hernach untüglich befunden, die sollen durch Cammer-Richter und Beysitzer jederzeit wiederum beurlaubt und abgeschafft, und hierin keine Gunst, Förderung, Fürschrifft, wie oder von wem die seyn, angesehen werden.

§. 2. Und sollen fürohin der Boten zwölff angenommen, und dieselben besoldet werden, wie hiennten von der Besoldung der Boten gemelt ist: Und ob über die zwölff noch mehr Boten von nöthen seyn würden, die sollen Cammer-Richter und Beysitzer jederzeit anzunehmen Macht haben.

XXXVII.

Von der Boten-Amt.

§. 1. Erstlich ordnen und setzen wir, daß alle und jede des Kayserl. Cammer-Gerichts geschworne Boten sich beritten halten, und selbst verkosten sollen.

Digitized by Google

§. 2. So soll ein jeder Bot ziemlich und nach Nothdurfft schreiben und lesen können, also daß er seine executiones selbst verständlich zu schreiben geschickt sey.

§. 3. Und an welchen Boten jederzeit die Ordnung des reitens ist, der soll vor und nach Mittag vor der Cantzley warten, damit, so sich zutrug, ihn mit Processen abzufertigen, daß nicht vonnöthen, ihn zu suchen, oder ihm nachzulauffen.

§. 4. Und welchen Boten also die Ordnung des reitens betrifft, der soll sich zu der Reiß, die sey beschwerlich oder nicht, willig finden lassen, und derselben getreulich auswarten.

§. 5. Es soll auch ein jeder Bot, an dem der Ritt ist, sich ehe und zuvor er abgefertigt, zu der Reiß geschickt machen: Und so bald er durch den Boten-Meister abgefertigt, ungesäumt, und von Stund an reiten, und nicht auf andere mehr Proceß warten, oder die Reiß auf den andern oder dritten Tag verziehen, es wäre dann, daß er kündliche Ehehafft und Ursachen hätt, und ihm darauf durch den Deputaten zu verziehen vergönt würde.

§. 6. Weiter wollen wir, daß kein Bot Kayserl. Proceß oder Brieff zu exequiren annehmen soll, er habe sie dann aus des Boten-Meisters Händen oder seinen Befelch empfangen, und sey von demselben abgefertigt, auch daß er mit solchen Processen abgefertigt, sich in des Boten-Meisters Register unterschreiben.

§. 7. Und alsbald ein Bott seinen Ritt vollebracht, und wieder ankommt, soll er sich von Stund an den Boten-Meister anzeigen, sein Relation thun, und sich in des Boten-Meisters Register, darein solche executiones geschrieben werden, unterzeichnen.

§. 8. So sollen sie auch das Geld, so sie, vermög dieser Ordnung, in die Büchs zu legen schuldig, bey ihnen nicht behalten, sondern alsbald dem Boten-Meister dasselbig verrechnen und überantworten, und den Boten-Meister weder mit Worten noch mit Wercken derhalben, oder auch sonst seins Ampts halben, beleidigen oder übergeben.

§. 9. Dergleichen, wo ein Bot Geld oder anders von den Partheyen, ihren Procuratoribus zu bringen, empfangen, das soll er unverzüglich, wie er es empfangen, überantworten, oder anfänglich solches anzunehmen unterlassen.

§. 10. Wir wollen auch, daß die Boten an denen Orten, da sie executiones thun, sich der Gebühr und guter Bescheidenheit halten und niemand mit Worten oder Wercken beschweren oder beleidigen, und ob ihnen gleich durch diejenige, denen sie exequiren, oder ihre Diener mit unbescheidenen Worten begegnet würde, daß sie sich dargegen bescheidenlich halten, und mit freundlichen Worten anzeigen sollen, daß sie solches zu thun Befelch haben, und so sie dem nicht nachkämen und gemäß handelten, daß sie darum gestraft würden.

§. 11. So ist unser ernstlicher Will und Meinung, daß die Boten über ihre bestimte gebührliche Besoldung die Partheyen in viel oder wenig nicht beschweren oder übernehmen, darzu gegen denselben, auch unter ihnen selbst, einige Finantz, in ein oder andern Weg, wie die erdacht werden möchten, nicht gebrauchen, sondern ein jeder sich seiner Besoldung, die ihm, wie hernach von der Besoldung der Boten geordnet ist, sättigen lassen soll.

§. 12. Und sollen sonst die Boten mit ihren executionibus gebührlichen Fleiß thun, die Proceß, die ihnen zu exequiren befohlen, denjenigen wieder die sie ausgehen, ob sie füglich mögen, zu Handen, oder aber in ihre gewöhnliche Behausung,

oder Heymwesen, oder sonst an die Ort, in denselben Processen angezeigt, oder wie sie durch Cammer-Richter, Beysitzer oder Deputaten bescheiden werden, treulich verkünden und überantworten, und derhalben gründliche und eigentliche Relation selbst thun, solche bey den Theilen auf die Original und Copey der Proceß schreiben, alles in massen wie hernach unterschiedlich gesetzt und geordnet ist.

XXXVIII.

Wie und welcher Gestalt ein jeder Bot die Proceß exequiren, und derhalben Relation thun soll.

§. 1. Erstlich, so ein Bot Fiscalische, oder andere Proceß auß des Botenmeister Handen empfangen, und dieselbige einem Churfürsten, Fürsten, oder Fürstmässigen, Geistlichen oder Weltlichen zu verkünden abgefertigt würde, so soll der Bot ungesäumt an das Ort reiten, da derselbig Churfürst, Fürst oder Fürstmässig sein gewöhnliche Hoffhaltung hält, und sich deß zuvor wohl erkundigen, also, daß er wisse und nicht wehne, und so er den Churfürsten an demselben Ort findet, soll er sich mit gebührlicher Bescheidenheit anzeigen und vernemmen lassen, wie er Kayserl. Brieff oder Proceß, und derhalben Befelch habe, dieselben seinen Churfürstlichen oder Fürstlichen Gnaden selbst zu überantworten. Und so der Bot also vor denselben Churfürsten oder Fürsten persönlich kommen kan, soll er demselben die außgangene Brieff oder Proceß unter Augen verkünden, und ihm das Original, oder so er sonst mehr Verkündigung zu thun, ein gleichlautend Copey davon überantworten, und das Original zeigen und lesen lassen: So aber der Bot den Churfürsten, Fürsten oder Fürstmässigen an dem Ort, da er sonst sein gewöhnliche Hoffhaltung hatt, nicht findet, oder ohn still-ligen selbst persönlich nicht für ihn kommen kan, so soll der Bot an demselben Ort der gewöhnlichen Hoffhaltung, den Brieff oder Proceß dem Cantzler, Hoffmeister oder dem Statthalter, oder wo die nicht bey henden, den fürnembsten befelchhabenden Personen überantworten, und wie abgemeldt, sein Execution thun.

§. 2. Würde ihm aber solchs geweigert, oder daß solche und dergleichen befelchhabende Personen auch nicht an der Hand, als dann und nicht ehe, soll und mag der Bot solche unsern Kayserlichen Brieff oder Proceß einer mindern Personen auß dem Hoffgesind, oder auch dem Pförtner am selben Ort, überantworten, und so man die von ihm nicht annemmen wolte, alsdann dieselbige an das Thor stecken, oder darfür augenscheinlich ligen lassen, und keinswegs die Brieff oder Proceß widerumb mit ihm führen.

§. 3. Und nachdem sich etwa zuträgt, daß ein Churfürst, Fürst oder Fürstmässig, nicht allwegen an einem Ort, sondern je zu Zeiten an dem, und dann an einem andern Ort seine Hoffhaltung hat, in diesem Fall soll sich der Bot zuförderst erkundigen, an welchem Ort derselbige Churfürst, Fürst oder Fürstmässig sich den mehrer theil des Jahrs, mit seiner Hoffhaltung enthelt, und dann daselbig Ort für sich nemmen, und abgemelter massen sein Execution thun: Doch so der Bot eigentlich wüste, da der Churfürst, Fürst oder Fürstmässig an einem andern Ort sein Hoff mit dem Hoffgesind zu halten angefangen hett, soll er solche sein Execution, wie obgemelt, an demselbigen Ort thun.

§. 4. Würde aber der Bot den Churfürsten, Fürsten oder Fürstmässigen,

ausserhalb seiner gewöhnlichen Hoffhaltung an einem andern Ort persönlich antreffen, so mag er ihm alsdann die Kayſ. Cammergerichtsbrieff und Proceß, under Augen persönlich verkünden: Aber sonſt ausserhalb deß Churfürſten, Fürſten oder Fürſtmäſſigen eigner Person, soll der Bot in diesem Fall, und an dem Ort, da die Hoffhaltung und Cantzley nicht ist, keinem andern, er sey Cantzler, Hoffmeiſter, Statthalter, oder gleich auch deß Churfürſten, oder Fürſten eigner Sohn, Gemahl, Bruder, oder andere, wie die sind, die Proceß zustellen oder verkünden.

§. 5. Und soll der Bot, in eim jeden der obgemelten Fäll selbſt und in seinem Namen ordentlich nach der läng, wie er gehandelt, was ihm geantwort oder begegnet, seinen Namen, das Jahr, Monat und den Tag deßgleichen das Ort, da er die Execution gethan, mit benennung deß Churfürſten, Fürſten oder Fürſtmäſſigen Tauffnamens, eigentlich in sein Relation schreiben, und dabey anzeigen und vermelden, ob an dem Ort, da die Verkündung geſchehen, der Churfürſt, Fürſt oder Fürſtmäſſig sein gewöhnliche Hoffhaltung hab, und solche Execution nicht allein dem Kläger, deßwegen er abgefertigt, sondern auch dem Churfürſten, Fürſten oder Fürſtmäſſigen, denen er die Brieff oder Proceß überantwort, auff das Original oder Copey, die er ihm zugeſtelt, schreiben und hierinn keinen Fleiß noch Arbeit sparen.

§. 6. Zum andern, so einem Boten Kayſerl. Proceß oder Brieff einem Praelaten, Abbt, Praelatin, Probſt, Abbtiſſin, oder dergleichen zu exequiren, durch den Boten-Meiſter auffgeben und befohlen worden, soll der Bot denſelben Praelaten oder Praelatin im Kloſter suchen, und so er die anheimiſch findet, ihnen alsdann solche Kaiſerliche Brieff oder Proceß obgemeltermaſſen under Augen verkünden, und überantworten. Wo aber der Praelat oder Praelatin nicht vorhanden, oder der Bot ohn still ligen selbſt persönlich nicht zu ihnen kommen könt, alsdann soll er die Brieff oder Proceß dem Verweſer des Praelaten, dem Prior, Secretari oder sonſt einer befehlhabenden Person im Kloſter und nicht andern geringern, unachtbarn Personen überantworten, es were dann, daß dieſelbige auch nicht vorhanden, oder solch Proceß anzunemmen sich weigerten, alsdann soll er die dem Pförtner geben, an das Thor stecken, oder darfür augenscheinlich ligen lassen.

§. 7. Ob auch der Bot den Praelaten oder Praelatin ausserhalb des Kloſters persönlich würde antreffen, so mag er ihnen under Augen selbſt persönlich die Verkündigung ob angezeigter gestalt thun, aber ausserhalb des Praelaten oder Praelatin eigner Person, soll die Verkündigung niemands anders, er sey Prior, Statthalter, Secretari, oder gleich andere befehlhabende Personen ausserhalb des Kloſters beschehen.

§. 8. Und soll der Bot darauff beyden Theilen die Execution ordentlich auff die Proceß und derſelben Copeyen schreiben, inmaſſen hievon geordnet iſt.

§. 9. Zum dritten, so wider Graffen, Freyen, oder Herrn Proceß außgehen, sollen die Boten hieſelbe exequiren, verkünden, und der Execution und Relation halben thun und handeln, in aller maſſen wie hievon den Churfürſten, Fürſten und Fürſtmäſſigen geſetzt und versehen iſt.

§. 10. Zum vierdten, wann Proceß wider Bürgermeiſter und Rath einer Statt oder Flecken außgehen, und einem Boten zu verkünden, durch den Boten-Meiſter auffgeben werden, soll der Bot in dieſelbige Statt oder Flecken reiten, und so fern er den Rath daſelbſt verſammelt findet, alsdann die Proceß im ſitzenden

Digitized by Google

Rath verkünden, das Original oder aber, so er mehr Verkündigung zu thun hatt, Copey davon mit verlesung deß Originals überantworten. Wo aber der Rath nicht gleich, wann der Bot in die Statt kompt, versamlet, und dem Boten da zu verharren nicht gelegen were, soll er sich dem Bürgermeister oder Verweser deß Amts anzeigen, mit begehr, daß er etliche deß Raths zu ihm beruffe, und so das beschicht, soll der Bot den Bürgermeister, in beyseyn derselben Räth, die Verkündung thun. Würde ihm aber solchs abgeschlagen (das doch nicht seyn soll), so soll er die Proceß ihm dem Bürgermeister allein, obgemelter massen, verkünden und überantworten, und wo derselbig die auch nicht annemmen wolt, alsdann die Proceß vor ihn legen, und also vor ihm ligen lassen.

§. 11. Aber ausserhalb der Statt, ob er gleich den Bürgermeister und etliche des Raths fände, soll der Bot die Proceß ihnen nit verkünden, sondern solche Execution in der Statt thun, wie obgemelt.

§. 12. Und soll der Bot darauff beyden Theilen die Execution in allermassen, wie obgesetzt, eigentlich schreiben, und in derselben den Namen und Zunamen deß Bürgermeisters und der Rath, die er zu ihm erfordert, außtrücklich vermelden und anzeigen.

§. 13. Zum fünfften, wann ein Bot einem Gericht Compulsoriales, inhibitiones, mandata oder andere Proceß zu verkünden durch den Boten-Meister abgefertigt, soll der Bot solche dem gantzen Gericht, so fern es beyeinander were, an dem Ort verkünden, demselben das Original, oder, so er mehr verkündung zu thun hett, ein Copey davon, mit verlesung deß Originals, überantworten. Were aber das Gericht mit beyeinander, soll der Bot an dem Ort, da dasselbig Gericht gewönlich besessen und gehalten wird, nach dem Richter, Amptmann, Scheffenmeister, Schultheiß, oder Meyer, als dem Haupt deß Gerichts, wie er nach Gelegenheit eines jeden Orts genennt wird, oder so der nicht vorhanden, seinem Amptverweser, oder dem ältesten deß Gerichts fragen, demselben anzeigen, daß er Kayserliche Brieff einem Gericht hab zu verkünden, mit begehr, daß er zween, drey oder vier deß Gerichts zu ihm nemme, und so das beschicht, soll der Bot ihm in Gegenwärtigkeit derselben sein Execution und Verkündung thun, wie obgemelt. Wo ihm aber das abgeschlagen, alsdann dem Richter, Hauptmann, Schultheissen, Meyer, oder dem Amptsverweser die Proceß überantworten, oder wo er die auch nicht annemmen wolt, dieselbe vor ihr legen, und also vor ihm ligen lassen.

§. 14. Und soll der Bot folgends in seiner Relation, wie er gehandelt, was ihm begegnet, darzu den Namen und Zunamen deß Richters, Amptmanns, Schultheissen oder Meyers, dergleichen der Scheffen, den er die Verkündung gethan, anzeigen, und sonst sein Execution ordentlich beyden Theilen auff das Original und Copey schreiben, inmassen hieoben gesetzt und geordnet ist.

§. 15. Zum sechsten, so wider ein gantze Gemein Proceß außgehen, sollen dieselben den Bürgermeister und Rath, wie obgemelt, durch den Boten verkünd werden. Und dieweil in deß Boten Macht nicht stehet, ein Gemein zu beruffen, auch nicht zuversichtiglich, daß dieselbig auff sein Begehr versamlet werde, soll der Bot die Kayserl. Brieff oder Proceß zwyfach an das Rathhauß daselbst, oder so in demselben Flecken kein Rathhauß ist, an die Pfarrkirchen, oder ein andere offen gemein Orth anschlagen, und darauff sein Relation, wie und welcher gestalt er solche Execution gethan, obgemelter massen ordentlich beschreiben.

Digitized by Google

§. 16. Zum sibenden, wann ein Bot mit Citation, Inhibition, Mandaten, oder andern dergleichen Processen, die nicht wider einen Churfürsten, Fürsten, Praelaten, Graffen, Herrn, oder Commun, sonder wider eine sondere Privatperson außgehen, durch den Boten-Meister abgefertigt würde, soll der Bot an das Ort, da derjenig, wider den die Proceß außgehen, sein Haußhaltung hat, oder mit Hauß sitzt, reiten, ihm getrewlich nachfragen: Und so er ihn haben mag, ihm die außgangene Proceß under Augen verkünden, das Original oder im fall daß er der Bot sonst mehr verkündung zu thun hett, ein gleichlautend Copey davon überantworten, und ihm das Original zeigen und lesen. .....

§. 20. Zum achten, so einem Boten Edicta, Acht und dergleichen ohne Brieff zu verkünden befohlen würde, soll der Bot dieselbige an denen Orten, die in solchen offenen Edicten und Brieffen benennet, oder aber sonst, wie er durch den Cammerrichter, Beysitzer, Fiscal, den Verwalter oder Boten-Meister bescheiden würde, offentlich anschlagen und verkünden, und sich hierinn der Gebühr halten: Und wo ein Bot nicht gnugsam Bericht hat, wie er sich mit der Verkündung halten, soll er ehe und zuvor er außreit, sich desselbigen wol erkündigen, damit aller Irrthumb derhalben verhütet werde.

§. 21. Nachdem auch bißher etliche Boten in brauch gehabt, ihre Executiones allererst nach vollendetem Rath, wenn sie wider anheimisch kommen, in Gegenwärtigkeit der Procuratorn, oder vielleicht zu Zeiten auß ihrer Underweisung zu stellen, zu ändern, und zu corrigiren, oder solche Executiones andere stellen und concipiren zu lassen, und aber solchs ihren Eyden und Pflichten zuwider: Meynen und wöllen wir, daß hinfüro die Boten sich dessen enthalten, und ihre Executiones alsbald sie dieselbige gethan, und alle Handlung in frischer Gedächtnuß haben, in aller massen die geschehen, selbst schreiben, und die keinen andern stellen, oder wie er die stellen soll, underweisen lassen, auch solch Execution zuförderst, und ehe er die einigem Menschen läst, dem Boten-Meister überantworten, und darneben, was er gehandelt, und ihm begegnet, mündliche Relation und Bericht thun. Und welcher Bot solchs underlassen würde, der soll darumb ernstlich gestrafft werden, inmassen hieunden, von Straff der Boten, geordnet ist.

§. 22. Wir wöllen auch, daß alle und jede Boten diese Ordnung mit verkünden der Proceß und Relation derselben, also festiglich halten sollen. Da aber einer dieselbig in einem oder mehr Puncten übertretten, und derselben gemäß nicht exequiren würde, daß alsdann seine Execution und Relation nicht angenommen, und der Bot zusambt der Straff der Execution oder Verkündung (im fall da die citirte Parthey nicht erschienen oder parirt würde) widerumb von newen, auff sein selbst Kosten, und ohn nachtheil der Partheyen, zu thun angehalten werden soll.

XLVII.

Von deß Cammergerichts ..... Botten Besoldung.

§. 2. So sollen einem jeden der zwölff Cammer-Gerichts geschwornen Boten jährlichs zwölff Gülden von der bewilligten Unterhaltung, und dann jedesmahls, so ihm vom Botenmeister Citation, Proceß, oder andere Gerichts-Brieff zu verkünden befohlen, je von acht Meilen wegs biß an die Statt der Verkündigung und nicht

Digitized by Google

wieder herum ein Gülden zu sechzehen Batzen, und darzu für die Verkündigung solcher Ladung, so fern nicht mehr dann eine Person darin bestimt wäre, einen halben Gülden: Wo aber mehr dann ein Person, wie viel auch der darüber, in der Ladung bestimt wären, so soll von der ersten Statt, oder End solcher Verkündigung so fern mehr dann eine Person in der Ladung bestimt, daselbst gesessen, oder wohnend wäre, von denselben allen ein Rheinischer Gülden gegeben. Würde sich aber begeben, daß mennig halber der Personen, so in derselben Ladung bestimt und nicht an einen Ort gesessen wären, der Bot mit solcher Ladung weiter reiten, und an andern Orten auch Verkündigung thun müste, so soll zu samt dem Rheinischen Gülden von jeglichem End oder Ort, dahin er weiter reiten, und Verkündigung thun müste, ein Ort eines Rheinischen Gülden für die Verkündigung ihm gegeben werden.

§. 3. So auch der Bot auf einen Ritt, mehr dann von einer Parthey Citation oder andere Proceß führen und verkündigen würde, soll ihm von jeder Parthey, vermög obberührter Ordnung, das Reit- und Verkünd-Geld bezahlt werden. Doch soll der Bot nicht mehr dann ein Reit-Geld, samt allen Verkündungen innen behalten, und die übrige Reit-Geld, die er von andern geführten und verkündten Processen eingenommen, bey seinen gethanen Pflichten, dem Boten-Meister zu antworten schuldig seyn: Und soll der Boten-Meister solch Geld jedesmahl eigentlich auffschreiben und in die Büchsen einlegen, und dasselbige samt dem, was von den Concordien in die Büchsen gefallen, alle Quatember unter die Boten zugleich austheilen, und einem jeden sein Gebührniß davon zustellen.

§. 4. Und dieweil Vermög dieser Ordnung, ein jeder Bot seine Execution demjenigen, wider den die Proceß außgehen nicht allein unter Augen, sondern auch in sein gewönliche Behausung und sonst in allen Fällen ohn einige Verhinderung oder Auffhaltung thun mag, und ihnen von den Executionen neben dem Reitgelde, gelohnt wird: So wollen wir, daß die Boten hinfüro, umb still ligen von den Partheyen nichts fordern sollen, es wäre dann, daß sie sondern Befelch still zu ligen von den Partheyen empfangen hätten.

XLIX.

Von Freyheiten, Sicherheit und Geleyd der Personen deß Kayserl. Cammergerichts.

§. 1. Item, das Cammergericht soll gehalten werden zu Speyer, und sollen daselbst Cammerrichter, Urtheiler, Advocaten, Redner, Boten, und alle andere Personen zum Cammergericht gehörend, so lang sie ihr häußlich Anwesen, bey und an dem Kayserl. Cammergericht haben, sampt allem ihrem Haußgesind und Haußhaltung, auch ihren verlassenen Wittwen, so lang sie sich der Ort, nicht in die Bürgerschafft verheyrathen, oder begeben, Ungeldts, Aatz, Zolls, und aller Beschwerung, auch anderer Gerichtszwäng frey seyn, und damit auch jemands in keine Weg, beschwert werde: Doch sollen die Gastung oder Kauffmanschafft nicht gebrauchen, ungefährlich, auch die Partheyen, ihrer Anwäld und Geschickten, die am Cammergericht handeln, Sicherheit und Geleit haben.

.....

§. 3. Item, die geschworne Boten, auch die Notarien, so Execution thun, sollen allenthalben im Reich, auch in der Kayserl. Mayt. unsers lieben Bruders und Herrn, unsern und allen andern Churfürsten, Fürstenthumben, Grafschaften, Herr-

Digitized by Google

schafften und Oberkeiten jeglichs Churfürsten, Fürsten, Prälaten, Graffen, Herren, und anderer Geleyd, Sicherheit und Schirm haben.

LV.

Von Straff der Boten.

Wo der Boten-Meister oder die Boten in Verrichtung ihrer Aempter säumig, diese unsere Ordnung in einem oder mehr Articuln übertretten oder nit halten, und sonderlich, so sie über ihr bestimpte Besoldung der Partheyen beschweren, oder einigen Vortheil und Finantz suchen, oder sich sonst ungebürlich halten würden, sollen dieselben durch den Kayf. Cammerrichter mit Rath der Beysitzer, oder aber so die Ueberfahrung gering, durch ihre Deputaten, nach gestalt der Sachen, mit dem Thurn, Entsetzung ihres Ampts, oder sonst in andere Weg unnachläßlich und ernstlich gestrafft werden.

---

78. Major Serpa Pinto's Reise durch Süd-Afrika.

Den Portugiesen verdanken wir die frühesten Nachrichten über das Innere von Süd-Afrika; schon im 16. Jahrhundert durchzogen portugiesische Händler und Missionare das Flußgebiet des Congo. Der Topographie erwuchsen hieraus indessen keine besonderen Früchte, denn die Aufzeichnungen der Reisenden beschränkten sich fast nur auf Kuriositäten und Abenteuer. Noch heute befinden sich die Portugiesen im Besitze eines großen Theiles der Ost- und Westküste des äquatorialen Süd-Afrikas; doch haben sie die wissenschaftliche Erforschung ihrer Besitzthümer bisher Fremden, namentlich Engländern, überlassen. Dieser Umstand, sowie insbesondere die Erfolge eines Livingstone, Cameron und Stanley veranlaßten die Lissaboner geographische Gesellschaft und die permanente geographische Kommission im Marineministerium, bei der portugiesischen Regierung die Aussendung einer Expedition nach Süd-Afrika zu beantragen. Dem Ansuchen wurde nach Bewilligung der erforderlichen Mittel durch die Kammern bereitwilligst Folge gegeben. Man beauftragte den portugiesischen Major Alexander Albert da Roche Serpa Pinto mit der Erforschung des Flußsystems des Zambesi. Dieser Offizier hatte sich schon im Jahre 1869 an der Militär-Expedition gegen den aufständischen Häuptling Bonga im Gebiete des Zambesi betheiligt und erschien wegen seiner wissenschaftlichen Befähigung, sowie wegen seiner Kenntniß afrikanischer Idiome zu einer derartigen Aufgabe besonders befähigt.

Im November 1877 brach Serpa Pinto von der Mündung des Congo an der afrikanischen Westküste auf, und am 12. Februar 1879 erreichte der kühne Forscher nach vielen Mühsalen und manchen überstandenen Gefahren Pretoria. Inzwischen ist der Reisende nach Europa zurückgekehrt und hat dem Präsidenten der Londoner geographischen Gesellschaft Lord Northbrook einen im Augustheft der »Proceedings of the Royal Geographical Society« veröffentlichten Bericht erstattet, welchem wir Folgendes entnehmen:

»Auf meiner jüngsten Reise, welche lediglich geographische Forschungen zum Zweck hatte, gelangte ich vom Atlantischen zum Indischen Ozean. Ein Theil der

Digitized by Google

durchforschten Gebiete war bisher völlig unbekannt; von anderen weiten Strecken hatte man in Europa und besonders in England durch frühere Forscher einige, bisweilen höchst oberflächliche Kenntniß erlangt.

Von dem Ausgangspunkte Benguela an der Atlantischen Küste begab ich mich zunächst nach Bihé, einer Niederlassung der Eingeborenen im Innern, berührte dabei verschiedene, dem Könige von Portugal unterstehende Gebiete und berichtigte die Angaben über die Lage der Flüsse, Gebirge und Dörfer, von welchen die der portugiesischen Herrschaft unterworfenen Quillengues und Cacouda die wichtigsten sind. Im Monat Mai 1878 verließ ich Bihé in der Absicht, das hydrographische System des Landes im Ost-Süd-Osten jenes Platzes bis zum Zambesi zu erforschen. Dieses Gebiet umfaßt die südliche Grenze des Hochlandes von Benguela, liegt 5000 Fuß über dem Meeresspiegel und hat wegen seines gesunden Klimas, seiner Bedeutung für den Handel und seiner Bodenbeschaffenheit große Vorzüge, welche es für europäische Kolonisation recht geeignet erscheinen lassen.

In Befolgung der mir von meiner Regierung ertheilten Befehle durchwanderte ich die gedachte Gegend in Begleitung guter eingeborener Führer und machte eingehende Studien über die Hydrographie dieses weiten Gebietes. Umstände, welche den Wünschen der portugiesischen Regierung fern lagen, nöthigten mich, die Reise fast ohne Hülfsmittel auszuführen. Ich lebte mit meinen Begleitern nur von den täglichen Ergebnissen der Jagd und suchte so, bisweilen mit Unterstützung freundlicher Eingeborenen, die übernommene schwierige Aufgabe zu lösen. Eine unter solchen Verhältnissen in diesen Ländern ausgeführte Reise mußte selbstredend bemerkbare Abenteuer, sowie komische, mitunter aber auch sehr ernste Episoden mit sich bringen. Ein eingehender Bericht darüber wird auf Grund meines Tagebuches voraussichtlich binnen Kurzem in Gestalt eines Reisewerkes veröffentlicht werden. Für jetzt will ich nur einen kurzen Ueberblick liefern.

An Instrumenten führte ich zwei Sextanten mit mir; bei der Arbeit machte ich von dem künstlichen Quecksilber-Horizont Gebrauch, ohne welchen ich nie zuverlässige Ergebnisse erzielt habe. Ein gutes Teleskop ermöglichte die Beobachtung einiger Himmelserscheinungen. Mehrere Kompasse verschiedener Art dienten nicht nur zur Bestimmung des Reiseweges, sondern wurden auch zu Beobachtungen über die magnetischen Schwankungen verwendet. Behufs Bestimmung der Höhe über dem Meeresspiegel machte ich von drei Hypsometern Gebrauch. Ein kleines Anerwid wurde zu schnellen Höhenmessungen und meteorologischen Beobachtungen benutzt.

Mit Hülfe von Thermometern und anderen Instrumenten vermochte ich im Verlauf meiner Reise eine lange Reihe meteorologischer Beobachtungen zu machen; letztere wurden indessen durch ernstliche Erkrankung eine Zeit lang unterbrochen. Die Breiten wurden von mir nach der Höhe der Sonne und des Mondes bestimmt, seltener nach derjenigen der Sterne, welche in einem kleinen künstlichen Horizont schwierig zu beobachten ist. Die Längen bestimmte ich hauptsächlich durch die Verfinsterungen der Jupiter-Trabanten, namentlich des ersten und zweiten. Im Mai 1878 war es mir vergönnt, den Durchgang des Merkur durch die Sonne zu beobachten und danach eine ganz zuverlässige Längenbestimmung zu erhalten.

Bevor ich Bihé erreichte, fand ich zu meiner Ueberraschung, daß der Cubango-Fluß im Westen und nicht, wie alle vorhandenen Karten nachweisen, im Osten jenes Platzes entspringt. Dieser bedeutende Strom nimmt im Osten bei Dirico einen großen Nebenfluß, den Cuito (Kwito) auf. Innerhalb der durch die beiden

Digitized by Google

Flüsse gebildeten großen Gabel liegen die Quellen des Cuanza und einiger kleineren Zuflüsse. Hier hatte ich Gelegenheit, eine Eigenthümlichkeit in der physikalischen Geographie dieses Theiles von Afrika zu beobachten, nämlich die schwalbenschwanzförmige Lage der Quellen von Flüssen, welche im weiteren Laufe verschiedene Richtungen nehmen. Nahe bei der Quelle des Cuito entspringen drei andere Flüsse, zwei davon fließen durch den Cuanza, dessen Nebenflüsse sie sind, in den Atlantischen Ozean, und der dritte durch den Zambesi in das Indische Meer. Oestlich vom Cuito-Flusse unter 13 Grad Breite und 19 Grad östlicher Länge entspringt der Cuando (Kwando), welchen Livingstone nahe bei der Mündung in den Zambesi sah und mit dem Namen Chobe belegte. Es ist dies ein schöner, breiter, schiffbarer Fluß, welcher eine große Strecke bewohnten und fruchtbaren Landes bewässert. Der Cuando nimmt mehrere große, ebenfalls schiffbare Flüsse auf.

In dieser waldbedeckten, an Elephanten überreichen Gegend kam ich mit den Mucassequeres, einem Stamme äthiopischen Ursprungs von gelblich-weißer Hautfarbe zusammen. Sie sind Nomaden, völlig wild, und wandern fortgesetzt zwischen dem Cuando und dem Cubango. Die zu einem anderen dortigen Nomadenstamme gehörigen Mussambas sind schwarz und dehnen ihre Streifzüge gegen den Süden bis in das Land der Sulatebele aus. Diese Stämme sind indessen ganz verschieden von den Massaruas oder Buschmännern der Kalahari-Wüste.

Das Land zwischen Bihé und dem Zambesi wird von drei verschiedenen Racen bewohnt: von den Kimbandes, den Luchares und den Ambuellas. Eine andere Race beginnt jetzt, sich dort festzusetzen, und eine bedeutende Einwanderung von Quibocos (Kibokwes) findet vom Norden statt, um sich an den Ufern des Cubango und des Cuando wegen des fruchtbaren Bodens niederzulassen. Ich traf dort große Karawanen von Auswanderern und hielt mich in ihren neuen Niederlassungen auf.

Das ganze vorerwähnte Land ist herrlich, sehr fruchtbar und von kulturfähigen Leuten sanften Charakters bewohnt. Bei diesen Stämmen fiel mir die Neigung, sich gut zu kleiden, auf: ein Umstand, welcher gute Aussichten auf künftige Civilisation eröffnet und zu der Annahme berechtigt, daß hier ein großer Zukunftsmarkt für europäische Artikel sich erschließen wird.

Diese Stämme werden von ganz unabhängigen Herrschern regiert, und sie bilden, wenngleich zu verschiedenen Racen gehörig, Konföderationen. Missionare sind nie hierher gekommen, noch ist je vorher ein Europäer hier gesehen worden. Ich selbst, der erste fremde Besucher, wurde freundlich aufgenommen.

Auf der weiteren Reise nach Osten traf ich zunächst auf den Liambai-Fluß. Hinsichtlich dieses großen Flußgebietes, das vor mir von Livingstone besucht wurde, habe ich in Bezug auf seine physikalische Geographie wenig oder nichts Neues hinzuzufügen, wohl aber in Bezug auf seine politische Geographie, denn Livingstone und ich trafen dort Niederlassungen von ganz verschiedenen Racen und völlig ungleichen Sitten.

Es scheint mir, daß die Stelle, wo der Liambai seine große Kurve nach Westen beschreibt, weit mehr westlich liegt, als Livingstone vermuthete. Ich hatte Gelegenheit, an dieser Stelle das Wiedererscheinen der Trabanten des Jupiter zu beobachten; und wenn dabei auch Irrthümer vorgekommen sein mögen, so würden dieselben meine Ansicht nur bekräftigen, indem je vier Sekunden, um die ich den Satelliten später bemerkt hätte, der Entfernung einer Meile mehr nach Westen zu entsprechen würden. Zwischen dem 16. Breitengrade und den Victoriafällen, in

Digitized by Google

einer Ausdehnung von 220 geographischen Meilen, hat der Fluß 72 Wasserfälle und Stromschnellen.

Zur Zeit, wo der große englische Forscher zuerst diesen Theil Afrika's besuchte, war das Land gerade von einem großen Manne, Chibitano oder Sebituane erobert worden, welcher nach mehreren Siegen über die eingeborenen Stämme letztere zur Konföderation veranlaßte und so ein mächtiges Reich gründete. Als Livingstone sechs Jahre später während der Zambesi-Expedition und gegen das Ende der Herrschaft des zweiten Makololo-Königs Chicretu Chicheque besuchte, sagte Livingstone nicht nur den Fall des Reiches, sondern auch das Erlöschen der Makololos voraus. In der That wurde schon der dritte König aus der Familie der Eroberer, Omborah, ermordet, und die Luinas ergriffen als frühere Herren des Landes von demselben wieder Besitz, nachdem sie eine Art sicilianischer Vesper unter den übrigen Makololos angerichtet hatten. Nur Wenigen gelang es, unter dem Befehl Sirócas nach Bihé zu flüchten; doch auch diese wurden im Januar 1878 bei dem Dorfe Muttambanja am rechten Ufer des Cuando vernichtet, als sie die gegenwärtigen Besitzer des Landes zu überfallen versuchten.

Bekanntlich waren die Makololos nicht eine einzelne Race. Chibitano, von den Ufern des Gariep im Basutolande stammend, brachte durch seine persönliche Tüchtigkeit ein Heer aus den verschiedenen Racen Südafrika's zusammen und eroberte mit demselben das Land am oberen Zambesi, welchem er den Namen Makololo gab. Nachdem das Geschlecht der Makololos durch die Assegais der Luinas gänzlich vertilgt worden ist, sollte die Bezeichnung Makololo auch von unseren Karten verschwinden.

Während meines Aufenthalts am Zambesi traf ich wieder mit Machuana, dem Begleiter Livingstone's, auf seiner Reise nach Loanda, zusammen, welcher, früher ein Sklave des Königs Chicretu, jetzt in seiner Eigenschaft als Luina eine wichtige Persönlichkeit ist. Diesem Manne verdanke ich, daß ich noch am Leben bin.

Im Westen empfängt der Zambesi zwischen dem Liba (Leeba) und dem Cuando keine anderen Zuflüsse als den Lungo-é-ungo und den Nhengo. Letzterer wird durch die Vereinigung dreier Flüsse, des Ninda, Loati und Luanguinga, gebildet. Von der Mündung des Cuando bis zu den Victoriafällen nimmt er nur noch einen kleinen Strom auf, dessen Namen ich in der unbewohnten Gegend nicht ermitteln konnte.

Südlich vom Zambesi und Cuando steigt das Land, welches von Bihé etwa 1200 Fuß abgefallen war, wieder leicht an und zeigt einen reichen Pflanzenwuchs. Gleichwohl ist dieser Theil des Landes menschenleer; nur zwei Niederlassungen, die beiden kleinen Dörfer Luchuma und Daka, werden angetroffen. Die Politik der Matabeli gestattet keinem Stamme, sich an dem Südufer des Zambesi niederzulassen. Dieser mächtige Zulustamm betrachtet den großen Strom als die natürliche Vertheidigungslinie gegen seine Feinde, die Luinas. Die Matabeli selbst scheuen sich hier nicht an, weil sie die längs der Flußufer herrschenden bösen Fieber fürchten. Der Boden ist jedoch fruchtbar; immerhin wird dem Lande nicht nur wegen seines Klimas, sondern auch wegen seiner schweren Zugänglichkeit von allen Theilen der afrikanischen Küste keine segensreiche Zukunft erblühen.

Hier traf ich mit Dr. Benjamin Bradshaw, einem Arzte, zusammen, welcher die Annehmlichkeiten der civilisirten Welt mit einem beschwerlichen Leben inmitten der afrikanischen Wildniß vertauscht hat. Als gewandter Jäger lebt er hauptsäch-

Digitized by Google

lich von der Jagd und von dem Erlöse aus seinen Sammlungen, die er in den Diamantfeldern verkauft.

Es ist bereits anderweit auf Grund meiner Erzählung berichtet worden, daß ich mit einem portugiesischen Forscher im Gesellschaftsanzuge, Frack und weißer Kravatte, sowie mit einem englischen Zoologen in Beinkleid und Hemdsärmeln zusammengetroffen wäre. Stellung und Charakter der beiden Herren sind äußerst verschieden. José de Anchietta, der Portugiese, lebt seit 11 Jahren in Afrika und bekleidet eine amtliche Stellung unter der portugiesischen Regierung. Er wird von den portugiesischen Behörden unterstützt und macht wissenschaftliche Sammlungen für das zoologische Museum in Lissabon. Dr. Bradshaw, der Engländer, ist lediglich Privatforscher, welcher nach seinem Gutdünken herumreist, Sammlungen zum Verkauf auf eigene Rechnung herstellt und von Niemand unterstützt wird. Er ist gegen die Mühseligkeiten seines Einsiedlerlebens in diesem Lande abgehärtet worden, wo er die letzten fünf Jahre ein keineswegs beneidenswerthes Dasein geführt hat. Anchietta ist der Ansicht, daß der Aufenthalt in den afrikanischen Wäldern seinen europäischen Gewohnheiten in keiner Weise Eintrag thun dürfe. Er handelt demnach, wie er in Lissabon oder Paris zu thun pflegte, trägt seinen Frack und weiße Kravatte, stöbert in seinen wissenschaftlichen Büchern herum und liegt seinen Studien ob, als wenn er in Europa wäre. Dr. Bradshaw dagegen liebt es, im Busch in derselben Weise wie ein Eingeborener zu leben. Als leidenschaftlicher Jäger wandert er in den Urwäldern kühner als ein Eingeborener und paßt sich der Lebensweise der letzteren in jenen wilden Gegenden an. [1]) Dies sind die Thatsachen, und ich hatte nicht die geringste Absicht, Charaktere zu vergleichen, oder gar die hohen Verdienste meines würdigen englischen Freundes herabzusetzen, gegen welchen ich mich stets für die mir erwiesene Güte zur größten Dankbarkeit verpflichtet fühlen werde.

An demselben Orte hatte ich Gelegenheit, außer Dr. Bradshaw eine treffliche Familie kennen zu lernen, der ich mein Leben und somit die glückliche Beendigung meiner Reise danke. Ich spreche von dem französischen Missionar Herrn Coillard, seiner Gattin, einer schottischen Dame, welche mich pflegte, als ob ich ihr Sohn gewesen wäre, und Fräulein Coillard, ihrer Nichte, welche den Muth hatte, die Anstrengungen und Gefahren solcher Reise mit ihren Verwandten zu theilen. In ihrer Gesellschaft machte ich die Reise vom Zambesi zum Bamangwato-Lande und besuchte das berühmte Makarikari, jenes bedeutende Bassin, in welches die Wässer einer größeren Zahl Flüsse aus entgegengesetzten Richtungen sich ergießen, um dort zu verdunsten. Hier endet der Botletle, welcher nichts anderes als der Cubango ist, nachdem er den Ngamisee durchflossen hat.

Bei der Ankunft in Shoshong, der Hauptstadt der Bamangwato, wurde ich durch die Feststellung überrascht, daß seine Lage in Bezug auf geographische Länge ganz verschieden von derjenigen ist, welche für ihn auf unseren Karten angegeben wird.

Meine Reise von Shoshong nach Pretoria war von vielen Zwischenfällen be-

[1]) In einem anderweit erstatteten Berichte (vergl. Petermann's Mittheilungen VIII, 1879 S. 300) hat Serpa Pinto sich, wie folgt, geäußert: »Dr. Bradshaw befand sich in sehr zurückgekommenem Zustande; nur mit einem Paar Hosen bekleidet, lief er barfuß umher, obwohl er in der Hand ein Paar Schuhe trug. Trotz dieses Aufzuges stellte er sich mir mit ernsthafter Miene vor, indem er mir seine in London gestochene Visitenkarte überreichte.«

Digitized by Google

gleitet, nicht minder interessant gestaltete sich diejenige von Pretoria nach Natal, auf welcher ein junger englischer Offizier, Lieutenant Barker vom 5. West-York-Regiment, meine Geschicke theilte.

Bei Besprechung der von mir besuchten neuen Plätze habe ich lediglich die bei den Eingeborenen gebräuchlichen Namen angewendet und bereits bestehende Bezeichnungen beibehalten. Nur dem Gebiete, das ich zwischen dem Bocketle und dem Zambesi durchkreuzte, habe ich den neuen Namen »Baines' Wüste« beizulegen gewagt, ich wünschte damit Thomas Baines zu ehren, welcher das Innere Süd-Afrikas höchst mühsam durchforscht hat, und dessen Leben mit Elend und Entbehrungen angefüllt war. Ich vertraue, daß man seinem Namen neben denen von Livingstone und Stanley gern einen hervorragenden Platz auf den Karten von Afrika einräumen wird, und gestatte mir, alle geographischen Gesellschaften um Annahme meines Vorschlages zu bitten.«

II. Kleine Mittheilungen.

Dem Bericht des General-Postmeisters der englischen Kolonie Hongkong für das Jahr 1878, welcher vor Kurzem veröffentlicht worden ist, entnehmen wir die folgenden Sätze von allgemeinerem Interesse.

»Auch dieses Jahr bildet eine Zeit fortgesetzten inneren Ausbaues und stetig fortschreitender Entwickelung des Postwesens auf Grund der durch den Berner Vertrag getroffenen internationalen Vereinbarungen. Im Jahre 1877 erntete das Publikum die Segnungen jenes Vertrages in Form einer allgemeinen und sehr beträchtlichen Gebührenermäßigung, im jüngst verflossenen Jahre genoß es die Vortheile desselben in Gestalt einer erheblichen Ausdehnung der Einlieferungszeiten. Es können nunmehr Briefe an der Küste bis eine halbe Stunde vor Abgang der französischen oder britischen Packetboote nach Europa eingeliefert werden, und an Bord der Packetboote wird ein Brief nach irgend einem Theile der Welt noch bis zum letzten Augenblick angenommen.

Die Erhebung einer geringen Spätlingsgebühr für die während der letzten halben Stunde vor Schluß der Post eingelieferten Sendungen, wodurch das Hinausschieben der Schlußzeiten wesentlich erleichtert worden ist, hat sich in Hongkong vollkommen bewährt und den Beifall der Kaufleute und Banquiers gefunden. Dagegen hat die Aufstellung von zwei Pfeiler-Briefkasten in Hongkong ihren Zweck vollständig verfehlt. In einem Zeitraum von mehr als sechs Monaten sind durch die Briefkasten nur 1645 Gegenstände (meistens Briefe) eingeliefert worden, so daß auf den Briefkasten täglich nur 4 Briefe entfielen. Der Grund hierfür ist hauptsächlich darin zu suchen, daß sehr wenig Personen Briefmarken im Hause halten. Während in Europa fast Jeder, selbst aus den ärmsten und niedrigsten Klassen, einige Briefmarken zu Hause hat, scheinen in Hongkong von den nicht kaufmännischen Europäern die wenigsten zu wissen, daß Briefmarken auch zu einer anderen, als der Schlußzeit der Post verkauft werden. Der Chinese ferner liebt es besonders, seine Briefe auf dem Postamte wiegen zu lassen.

Mit den Straits-Settlements ist ein Postanweisungsverkehr mit gutem Erfolge eingeführt worden.

Ebenſo iſt der Verkehr mit den Auſtraliſchen Kolonien wieder eröffnet mit der Ausſicht auf die Einführung des Poſtanweiſungsverkehrs.

Die im Laufe des Jahres eingerichtete Lokal-Packetpoſt hat ſich eines hinreichenden Zuſpruchs zu erfreuen gehabt.

Mit Japan ſind Verhandlungen angeknüpft, um die britiſchen Poſtämter in Japan eingehen zu laſſen, und die japaniſche Verwaltung iſt bereit, den Betrieb in kurzer Zeit zu übernehmen.

Die Beſtrebungen der Chineſen, in Hongkong ein chineſiſches Poſtamt einzurichten, welchen von der britiſchen Verwaltung durchaus kein Hinderniß in den Weg gelegt wird, haben Erfolge noch nicht aufzuweiſen. Dagegen ſind von der britiſchen Verwaltung in dem Chineſen-Viertel Freimarken-Verkaufsſtellen eröffnet worden.

Die Fahrzeit der britiſchen Packetboote iſt ſowohl bei der Hin- wie bei der Rückfahrt um zwei Tage abgekürzt worden; in Folge dieſer Beſchleunigung iſt aber eine namhafte Mehrausgabe eingetreten.

Die ſchnellſten Reiſen nach London ſind durch die eigentlichen Poſtdampfer ausgeführt worden. Einmal erreichte die Poſt London über Marſeille in 34 Tagen und fünfmal in 35 Tagen. Die kürzeſten Fahrten eines einer Geſellſchaft gehörigen, zur Poſtbeförderung mitbenutzten Schiffes dahin haben in drei Fällen 37 Tage gedauert.

Die ſchnellſten Fahrten von London nach Hongkong ſind dagegen von den der erwähnten Geſellſchaft gehörigen Schiffen verrichtet worden. Siebenmal haben dieſelben die Poſt innerhalb 36 Tagen abgeliefert, während die eigentlichen Poſtdampfer viermal 37 Tage gebrauchten.

Ein Waſſerweg zwiſchen dem Kaſpiſchen und dem Aſowſchen Meere. Der Plan, eine ſchiffbare Waſſerverbindung zwiſchen dem Kaſpiſchen und dem Aſowſchen Meere herzuſtellen, iſt ſchon drei Jahrhunderte alt, aber unſerer Zeit ſcheint die Ausführung auch dieſes alten Planes vorbehalten. Die Vorarbeiten zur Verwirklichung deſſelben haben in dieſem Sommer begonnen. Vier Aufnehmer-Abtheilungen ſind damit an Ort und Stelle beſchäftigt.

Ehe wir uns dem Projekte ſelbſt zuwenden, zu dem jetzt die Konzeſſion und der Auftrag ertheilt ſind, ſei ein kurzer Rückblick auf ſeine Entſtehung geſtattet.

Schon als das Don-Becken noch unter türkiſcher Herrſchaft ſtand, hatte Sultan Selim den Bau eines Kanals zwiſchen Don und Wolga beginnen laſſen. Ohne genaue Nivellements ausgeführt, erwies ſich das Werk bald als untauglich. Als Peter der Große Herr des Aſowſchen Meeres geworden war, ließ er zuerſt einen Kanal graben parallel dem Selimſchen (zwiſchen Kamyſchenkaja und der Ilowla), bald aber, da dieſer ſich als unbrauchbar erwies, einen zweiten, den Iwanowskiſchen. Aus dem Iwan-See im Gouvernement Tula entſpringen der Don und der Schat, letzterer Zufluß der Ula und durch dieſe der Oka. Die Tracen dieſer Kanäle beſtehen noch. Im vorigen und in der erſten Hälfte dieſes Jahrhunderts bemühte man ſich vielfach, ſie anzubauen und zu verbeſſern, aber die mangelhafte Technik nöthigte, die Arbeiten fallen zu laſſen. Eine Verbindung von Don und Wolga bei und oberhalb Zarizyn erſchien unthunlich. Die jetzt beſtehende Eiſenbahn von Zarizyn erſetzt den Mangel nur theilweiſe, denn die Waarenbeförderung auf ihr iſt beſchwerlich und entwickelt ſich nur dürftig.

Am Ausgange des vorigen Jahrhunderts hatte der Akademiker Pallas die

Digitized by Google

allgemeine Aufmerksamkeit auf die Niederung des Manytsch gelenkt, jene große Einsenkung, die sich vom Kaspischen zum Asowschen Meere hinzieht. Es entstand der Gedanke, eine Verbindung durch diese Niederung herzustellen. Professor Parrot, die Ingenieure Devolant und Bogdanowitsch, der Akademiker Baer und ein Herr Bergsträßer untersuchten die Manytsch-Niederung. Hier liegt fast in der Mitte zwischen beiden Meeren der Manytsch-Liman und es fließt der westliche Manytsch zum Don, der östliche aber verliert sich zum Theil in Steppen-Seen, zum Theil geht er in weitverzweigten Armen bis zum Kaspischen Meere. Ein Kanal zwischen beiden Meeren ist also eigentlich schon fertig, es galt nur, ihn zu reinigen und zu reguliren. Die Schwierigkeit besteht darin, daß im Manytsch wenig Wasser ist und daß namentlich der östliche im Sommer fast austrocknet. Der einzige Zufluß, der Kalaus, aus den Vorbergen des Kaukasus kommend, hat nur sehr wenig Wasser. Etwas südlicher und höher gelegen als der Manytsch fließt die Kuma. Devolant schlug vor, ihr Wasser in den Manytsch zu leiten, überzeugte sich aber bald, daß dasselbe nicht genüge. Bei der Unmöglichkeit, dem Manytsch-Kanal Wasser zuzuführen, mußte der Gedanke aufgegeben werden. Im Anfange der 60er Jahre untersuchten die Herren Barbot de Morny, Kostenko ꝛc. den Manytsch und die Kuma noch einmal, konnten aber die Schwierigkeiten der Speisung eines Kanals nur bestätigen.

Als der Ingenieur M. A. Danilow das Terrain für die Eisenbahn Rostow-Wladikawkas untersuchte, war er überrascht von den Wassermassen in den Flüssen Malka und Terek. Letzterer führt bei Mosdok von 250 bis zu 550 cbm in der Sekunde ab, während sich diese Zahl z. B. für den Ganges auf 220 cbm stellt. Der Terek bei Mosdok liegt ferner 180 m über dem Spiegel des Schwarzen Meeres, 156 m höher als die Wasserscheide des Manytsch, die sich nur 24 m über den Meeresspiegel erhebt. Danilow faßte den Plan, das Wasser des Terek dem Manytsch zuzuführen, und damit war in der Theorie die Frage der Speisung des Kanals gelöst. Dieser Zuführungskanal muß allerdings eine Länge von etwas über 300 km erhalten. Für die heutige Technik ist das keine Schwierigkeit. Der in Indien jüngst eröffnete Gangeskanal hat sogar eine Länge von nahezu 1,100 km. Danilow hat als Erbauer der Bahnen Moskau-Rjäsan (theilweise), Rjäsan-Koslow, Grjasi-Zarizyn, Losowo-Sebastopol ꝛc. in Rußland bereits bedeutenden Ruf sich erworben, sein jetzt vom Verkehrsministerium gebilligter Entwurf dürfte bald die Augen der weitesten Kreise Europas auf ihn lenken.

Die Grundzüge des jetzt aufgestellten Planes sind folgende: Von der Einmündung des Kalaus in den Manytsch wird ein 340 km langer Kanal zum Don geführt, von der genannten Mündung nach Osten beträgt die Kanalstrecke nach Astrachan 370 km, die Abzweigung zum Hafen von Serebrjakowskaja 95 km. Letztere Strecke soll ermöglichen, daß die Dampfer aus dem Kaspischen Meere Astrachan erreichen ohne Umladung und mit Umgehung der seichten, für die Schifffahrt so gefährlichen Wolgamündungen. Die Größenverhältnisse der betreffenden Kanaltheile sind deshalb so einzurichten, daß sie die Dampfer der Gesellschaft Kaukas und Merkur, welche jetzt das Kaspische Meer befahren und 2,88 m Tiefgang haben, aufnehmen können, für den übrigen Kanal werden die Maße zur Aufnahme der Wolgadampfer von 1,7 m Tiefgang genügen.

Der Zuleitungskanal vom Terek, 320 km lang, mit seinem Gefälle von 156 m soll zugleich zur Bewässerung des von ihm durchzogenen Theiles der Kal-

Digitized by Google

mykensteppe, dieses eigentlichen Viehzuchtgebietes für Rußland, dienen, so auf einem Gebiete von etwa 100 000 ha Landes den zeitweis eintretenden Wasser- und Futtermangel beseitigen und die Lage der Viehzucht dort verbessern.

Als Ergänzung des Projekts ist ferner die Verbindung des wasserreichen Kuban mit dem Manytsch in Aussicht genommen, zunächst durch einen 85 km langen Speisungskanal, der zugleich zur Bewässerung des Gebietes zu beiden Seiten der Bahn Rostow-Wladikawkas dienen soll, weiter aber durch einen schiffbaren Kanal, der einschließlich der Umgehung der Kubanmündungen 285 km Länge haben wird, und durch welchen Schiffe aus der Wolga in das Schwarze Meer gelangen sollen, ohne den Umweg durch die Donmündung und das Asowsche Meer. Der Kuban liegt an der Uruppmündung 161 m über dem Spiegel des Schwarzen Meeres, so daß auch der Entnahme des Wassers aus dem Kuban für das Kanalnetz ein technisches Hinderniß nicht im Wege steht. So das Projekt des Herrn Danilow, wie das neueste Heft des Journals des Verkehrsministeriums es darstellt und wie es die Billigung der russischen Regierung erhalten hat.

Die Kosten für das Kanalnetz sind vorläufig auf 40 bis 50 Millionen Rubel veranschlagt. Die Wichtigkeit des in Aussicht genommenen Wasserweges bedarf kaum eines Wortes. Die Steinkohlen des Donezbeckens würden an der Wolga nur 2 bis 3 Kopeken das Pud (16 kg) theurer sein als am Don; Getreide, Holz, Salz, Eisen von der Wolga, Petroleum und Naphtha vom Kaspischen Meere kämen auf dem Wasserwege ins Asowsche Meer; Naphtha, Petroleum, Baumwolle u. dergl. ohne Umladung aus dem Kaspischen Meer in die Wolga. Die Bedeutung der neuen Wasserstraße auch für den Handel Westeuropas springt in die Augen. Gelingt dazu die Ueberleitung des Amu Darja in sein altes Bett, so ist eine neue Welthandelsstraße aus dem Mittelmeer bis in das Herz von Asien eröffnet. (Köln. Ztg.)

Verwendung der Schlacke zum Bau von Eisenbahnen. Wieder soll ein bisher als fast werthlos betrachtetes Material der gewerblichen Verwendung zugeführt werden, nämlich die den Hüttenwerken so lästige Schlacke. Aus derselben wird ein Glasfluß bereitet und aus diesem durch Guß die Herstellung von Eisenbahnschwellen bewirkt, welche mittels des Siemens'schen Verfahrens gehärtet werden. Versuche, die mit solchen Schwellen bei einer Pferdebahn angestellt wurden, sind zu großer Befriedigung ausgefallen. Einzelheiten sollen bei der Versammlung des Eisen- und Stahl-Instituts zu Liverpool am 24. September gegeben werden. Bei der Schwierigkeit, das Holz zu den in der ganzen Welt jährlich etwa erforderlichen 60 Millionen Schwellen zu beschaffen, und der Raumverschwendung, welche durch die Schlackenberge bedingt wird, wäre das obige Verfahren, wenn es sich wirklich als praktisch durchführbar herausstellen sollte, von unberechenbarem Nutzen.

(Köln. Zeitung.)

III. Zeitschriften-Ueberschau.

1) **L'Union postale.** Journal publié par le bureau international de l'Union générale des postes. Berne, 1er Octobre 1879.

Das älteste französische geschichtliche Werk über das Postwesen. — Die Post in China. — Sir Rowland Hill †. — Mittheilungen.

Digitized by Google

2) **Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten. Nr. 40. Berlin, 3. October 1879.

Die Reichs-Justizgesetze und ihr Einfluß auf das Post- und Telegraphenwesen. III. — Der Postvermerk auf Postanweisungen. — Verkehrs-Nachrichten. — Personal-Nachrichten. — Betriebswesen. — Edison's Elektro-chemikal-telephone. — Kleine Mittheilungen. — Die Feldbahn in Thüringen. — Korrespondenzen. — Ausland. — Vermischtes. — Literatur und Presse. — Redaktionsschalter. — Feuilleton.

3) **Das Ausland.** Ueberschau der neuesten Forschungen auf dem Gebiete der Natur-, Erd- und Völkerkunde. Von Fr. v. Hellwald. Nr. 38. Stuttgart, 22. September 1879.

Fergola's Untersuchungen über die Lage der Erdaxe. — Zur vergleichenden Mythologie. II. — Aus der Vogelwelt. III. — Weststeyanische Lebensbilder. V. — Versuch, einige geographische Termini zu erklären. — Die amerikanischen Eisenbahnen. — Vom Büchertisch.

4) **Dr. A. Petermann's Mittheilungen** aus Justus Perthes' geographischer Anstalt. Herausgegeben von Dr. J. Brehm und Dr. M. Lindemann. 1879. VIII. Reisenachrichten aus Sibirien. II. Capt. Dahl's Fahrten im Mündungsgebiet des Ob, 1876 und 1877. — Höhenbestimmungen in Japan während der Jahre 1874 und 1875. Von J. Rein. — Major Serpa Pinto's Reise durch Süd-Afrika. — Die Salzwüste Atakama. — J. G. Bennet's Polar-Expedition. — Geographischer Monatsbericht. — Geographische Literatur.

5) **Journal télégraphique.** Publié par le bureau international des administrations télégraphiques. No. 21. Berne, 1879.

I. Conférence télégraphique internationale de Londres. I. Réglement (suite et fin). — II. Note sur les parafoudres destinés à la protection des appareils télégraphiques, par M. William Henry Preece, ingénieur-électricien du Département des postes et télégraphes britanniques (traduit de l'anglais sur une communication originale de l'auteur). — III. La télégraphie et quelques autres applications de l'électricité à l'Exposition universelle de 1878, par M. Rothen, Directeur-adjoint des télégraphes suisses (suite et fin). — IV. La question de l'arc voltaïque. — V. Bibliographie. — VI. Publications officielles: Arrangement télégraphique entre l'Allemagne et la Norvège. — VII. Correspondance. — VIII. Sommaire bibliographique. — IX. Nécrologie. — X. Nouvelles.

6) **The Telegraphic Journal.** London. September 15. 1879.

Telephone Exchanges. — On Lightning Protectors for Telegraphic Apparatus by Wm. Henry Preece, Electrician, General Post Office. — A Method of Measuring Electro-Magnetic Discharges by H. R. Kempe. — Electrical Science at the British Association: Electricity as a Motive Power by Prof. W. E. Ayrton. (Continued). — Some Experiments with the Induction Balance by W. Chandler Roberts, F. R. S., Chemist of the Mint. — Recent Advances in Electric Ligthing by J. N. Shoolbred, C. E. — On the Retardation of Phase of Vibrations transmitted by the Telephone by Prof. S. P. Thompson. — Report of the Committee on Atmospheric Electricity in Madeira. — Heinrichs' Electric Lamp by C. F. Heinrichs. — Products of the Voltaic Arc. — Correspondence. — Notes. — Reviews. — New Patents. — General Science. — City Notes.

Herausgegeben im Auftrage der Kaiserlichen Post- und Telegraphenverwaltung.

Gedruckt Berlin in der Reichsdruckerei.

Digitized by Google

Archiv für Post und Telegraphie.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

№ 20. Berlin, Oktober. **1879.**

Inhalt: I. Aktenstücke und Aufsätze: 79. Die Posten der Chalifen. — 80. Das niederländische Postwesen im Jahre 1878. — 81. Der Fernsprecher als öffentliches Verkehrsmittel in Frankreich. — 82. Talander's Reisehandbuch.

II. Kleine Mittheilungen: Verleihung der Korporationsrechte an die Post-Spar- und Vorschußvereine zu Straßburg im Elsaß und Metz. — Einführung des Postauftragsverfahrens und des Vertriebes der Zeitungen durch die Post in Frankreich. — Verbessertes Galvanometer von Bramão. — Erweiterte Benutzung des Fernsprechers in Amerika. — Zeitball-Einrichtung auf Java. — Vorschlag einer Schiffseisenbahn über die Landenge von Panama. — Der Eiderkanal. — Die fünfte geneigte Ebene im Elbing-Oberländischen Kanal.

III. Zeitschriften-Uebersicht.

I. Aktenstücke und Aufsätze.

79. Die Posten der Chalifen.

Von Herrn Geheimen expedirenden Sekretär K. Thieme in Berlin.

(Mit Karte.)

In weniger als fünfzig Jahren nach dem Tode Muhammeds hatte der Koran ein Gebiet erobert, größer als das Weltreich der Römer auf jener Stufe seiner höchsten Macht, wo es nach den Eroberungen von acht Jahrhunderten von den Säulen des Herkules bis zum Euphrat und von dem Pictenwall bis zur Sahara gebot. Als im Jahre 679 der Chalif Moawija die Augen schloß, herrschte der Islam von der Südspitze Arabiens bis in das Herz von Kleinasien und Armenien, und vom Oxus und Indus bis nach Tunis. In diesem ungeheuren Reiche soll jener einsichtsvolle Herrscher die ersten Posteinrichtungen geschaffen haben, wobei wir freilich nicht an ein Postwesen im heutigen Sinne denken dürfen. Die Posten der Chalifen dienten in der Hauptsache nur dazu, um die Depeschen der Regierung und solche Staatsbeamte zu befördern, welche von dem Herrscher der Gläubigen zur Benutzung der Staatspost ermächtigt waren. Von dem Chalifen Abd-Almalik, welcher 705 starb, wird erzählt, daß er das Postwesen verbessert habe, so daß auf den Poststraßen, welche die wichtigsten Städte des Reichs

Digitized by Google

verbanden, Regierungsdepeschen und Reisende durch aufgestellte Relais mit großer Schnelligkeit befördert wurden. Endlich wird noch berichtet, daß der Chalife Mahdi (775—785) den Verkehr durch einen geordneten Postenlauf erleichtert habe.

Dies sind im Wesentlichen die spärlichen Nachrichten, welche wir über die Entstehung und die Ausbildung des Postwesens im Chalifenreiche besitzen. Erst um die Mitte und den Ausgang des neunten Jahrhunderts, mithin zu einer Zeit, als das Reich der Abbasiden schon im Niedergange begriffen war, stoßen wir auf die Quellen, aus welchen wir nähere Wissenschaft über die Ausbreitung und Einrichtung der Chalifenpost schöpfen. Ueber die Ausdehnung des Postenlaufs giebt zuerst das geographische Werk des Ibn Khordadbeh Aufschluß, der in seinem, das »Buch der Straßen und Provinzen« betitelten Werke die Verkehrsstraßen und die Postrouten des Chalifenreichs beschreibt[1]). Khordadbeh war Ober-Postmeister für die Provinz Irak adschemi (ungefähr das heutige Persien) und genoß in hohem Grade die Gunst des Chalifen Motamid (870—892), dessen Vezier er sogar gewesen sein soll. Seine Geographie umfaßt die ganze den Arabern seiner Zeit bekannte Welt, behandelt aber speziell das Chalifenreich, die politische Eintheilung desselben und der verschiedenen Provinzen, die Steuerlasten der einzelnen Landschaften und die Straßenläufe. Das Werk Khordadbeh's hat, trotzdem es nur in sehr lückenhaftem Zustand auf uns gekommen ist, den unschätzbaren Werth, daß es nach den amtlichen Quellen der Archive in Bagdad zusammengestellt ist und ein vollkommenes Itinerarium des Reichs bildet. Alle späteren geographischen Werke der Araber haben wesentlich aus Khordadbeh geschöpft. Ursprünglich war sein Werk wohl auch als Staatshandbuch zum amtlichen Gebrauch in den Regierungskanzleien bestimmt. Bei Entsendung von Kurieren, bei Truppenmärschen ꝛc., war es sicher von großer Wichtigkeit, schon von Bagdad aus die Marschroute und die Zahl der Haltestationen bestimmen, sowie über die verschiedenen Hülfsmittel der berührten Gegenden Rechenschaft geben zu können.

Leider giebt Khordadbeh über die administrative Einrichtung der arabischen Post keine Auskunft. Wir müssen dies für unsern Zweck um so mehr beklagen, als bei der amtlichen Stellung des Khordadbeh solche Nachrichten von besonderem Werthe sein müßten.

Einigen Ersatz für das von Khordadbeh Versäumte finden wir in dem »Buche von der Steuer« des Kodama. Kodama aus Bagdad, welcher im Jahre 959 starb, war, wie er selbst sagt, ein Katib (Schreiber), ein Titel, welcher damals den höchsten Verwaltungsbeamten zukam. Er schrieb sein für die Kulturgeschichte so wichtiges Werk, von welchem nur ein kleiner Bruchtheil auf uns gekommen ist[2]), als einen Leitfaden für die Staatsdiener und behandelt darin Alles, was für einen damaligen Verwaltungsbeamten zu wissen nothwendig war. Insbesondere giebt er eine sorgfältige Uebersicht der Steuern und Abgaben, welche jede einzelne Landschaft abzuführen hatte, wobei er auch den Ursprung dieser Steuerlasten erörtert. Die von den Moslemin eroberten Städte und Länder ergaben sich gewöhnlich unter bestimmten Steuerbedingungen. Wir begegnen daher in dem Chalifenreiche einer wirklichen Musterkarte der verschiedenartigsten Steuern, in welchen sich die ganze

[1]) Le livre des routes et des provinces. Par Ibn Khordadbeh. Publié, traduit et annoté par C. Barbier de Meynard (Journal asiatique. Série 6 T. 5.).

[2]) Vergl. Notice sur Codama et ses écrits. Par M. de Slane. (Journal asiatique. Série 5. T. 20.)

Digitized by Google

Eroberungsgeschichte der Araber wiederspiegelt, und die Nachrichten Kodama's hierüber gehören nach Sprenger zu dem Interessantesten, was wir über historische Geographie besitzen (A. Sprenger: »Die Post- und Reiserouten des Orients« — in den Abhandlungen für die Kunde des Morgenlandes, herausgegeben von der deutschen morgenländischen Gesellschaft. Leipzig 1864 III. Band —). Die in dieser Abhandlung niedergelegten Forschungen des bekannten Orientalisten Sprenger, sowie das Werk A. v. Kremer's: »Kulturgeschichte des Orients unter den Chalifen« Wien 1875. 2 Bände — sind bei der gegenwärtigen Darstellung vorzugsweise benutzt worden.

Zur Belehrung der Postbeamten stellt Kodama in seinem Buche zunächst eine Uebersicht der Postrouten zusammen, wahrscheinlich nach denselben Quellen, welche auch Khordadbeh benutzt hatte, und verknüpft hiermit einen Abriß über die Einrichtungen des arabischen Postwesens.

Das arabische Wort für Post ist »Barýd«. Es soll nach Sprenger vom persischen »Burýda« (abgeschnitten) herkommen, weil man den Pferden und Maulthieren, welche man für den Postdienst verwendete, die Schwänze in besonderer Art stutzte, um sie dadurch von Privatpferden zu unterscheiden. Der Orientalist Reinaud will dagegen »Barýd« von dem lateinischen »veredus« ableiten (vergl. Reinaud, Géographie d'Aboulféda. Tome I p. XXI). Da indeß nach den Ausführungen, welche Hudemann in seiner »Geschichte des römischen Postwesens während der Kaiserzeit« S. 129 und 235 giebt, das lateinische »veredus« auf dem Umweg durch das Griechische dem persischen βερέδος entstammen und gleichen Ursprungs mit dem germanischen Worte »Pferd« sein soll, so würden wir, wenn Reinaud's Annahme zutrifft, in dem arabischen »Barýd« unser deutsches »Pferd« wiederfinden.

Die Poststation selbst heißt im Arabischen »Sikka«, welches ursprünglich Gasse bedeutet. Indessen wurde auch für Poststation, namentlich in der populären Sprache, der Ausdruck »Ribat« gebraucht, über dessen Bedeutung uns Sprenger folgende Erklärung giebt.

Wenn sich Reisende lagern, so ist das erste, was sie thun, Pfähle in die Erde zu schlagen, sie mit einem Seile zu verbinden und an dieses Seil ihre Thiere zu befestigen. Hat man nur ein Thier, so bindet man ein Hinterbein an den Pfahl. Der Ort nun, wo die Thiere angebunden werden, heißt »Ribat«. Die Bedeutung dieses Wortes hat sich allmählich erweitert. Es wurden Militärstationen, welche dem Feinde ausgesetzt waren, oder wo es nöthig war, eine Besatzung oder ein permanentes Lager zurückzulassen, »Ribat« geheißen. Endlich nannte man jedes Karawanserai »Ribat«, und die gewöhnliche Sprache übertrug diesen Ausdruck auch auf die Poststationen, während der offizielle Name dafür, wie schon erwähnt, »Sikka« war. Endlich bezeichnete man in der amtlichen Sprache mit »Sikka« auch die reglementsmäßige Entfernung zwischen den Poststationen, wofür wiederum in der populären Sprache »Barýd« gebraucht wurde. So liest man bei Khalil Ben-Schahin Dhaheri in der Beschreibung der Stadt Damiette (s. Chrestomathie arabe. Par Silvestre de Sacy. Paris MDCCCVI. Tome II p. 295): »Dies ist ein ansehnlicher Ort; man hat zwischen den zu Damiette gehörenden Gärten die Strecke einer »Post« zurückzulegen, ehe man zu der Stadt selbst kommt« (l'espace d'un bérid — in der französischen Uebersetzung). Der Gebrauch des Ausdrucks »Barýd«

Digitized by Google

als Wegemaß scheint demnach in ähnlicher Weise üblich gewesen zu sein, wie das moderne »Post« auch bei uns in verschiedenen Ländern als Begriff eines Entfernungsmaßes gebräuchlich geworden ist.

Nach Khordadbeh gab es im ganzen Reiche 930 Poststationen. Das ist nach unseren Begriffen nicht viel für ein so ungeheures Reich, in dessen Hauptstadt sich Straßenzüge von mehr als tausend Meilen Länge kreuzten. Wir dürfen aber nicht vergessen, daß nur die großen Heerstraßen von politischer und strategischer Bedeutung mit Postrelais besetzt waren. In diesem Sinne springt die Bedeutung des arabischen Postsystems sofort in die Augen, wenn wir die Poststraßen des Khordadbeh und des Kodama, wie Sprenger dieselben in seinen Itinerarien zusammengestellt hat, auf der Karte verfolgen.

Nach Nordosten ging von Bagdad aus die Poststraße nach Nischabur in Khorasan. Das war jene große historische Heeres- und Völkerstraße, auf welcher alle Eroberer Asiens gezogen waren; auf welcher Alexander den fliehenden Darius verfolgte; auf welcher die Heere der ersten Chalifen ausgezogen waren, als sie das Reich der Sassaniden in Trümmer schlugen. Ueber Holwan, Hamadan, Rey (unweit des heutigen Teheran) führte die Straße nach Nischabur, wo damals die Samaniden residirten, dem Namen nach Vasallen des Chalifats, in Wirklichkeit die unumschränkten Herrscher des ganzen Ländergebietes vom Kaspischen Meere bis zum Japartes. In Nischabur schlossen sich die endlosen Straßenzüge an, welche auf der einen Seite am Jaxartes und der Ostküste des Aralsees entlang nach Norden, in einer zweiten Linie aber, den Jaxartes überschreitend, über Buthara und Samarkand nach China führten, während auf der anderen Seite ein Karawanenweg durch Sedschestan und Kerman die Südspitze des persischen Golfs erreichte, und andere Straßenzüge über die Hochgebirge Kabuls hinweg die Bahn zum Indus eröffneten.

Bis Nischabur ritten die Postkuriere der Chalifen. Nach den Angaben des Kodama erscheint es jedoch gewiß, daß auch die Straßen jenseits Nischabur mit Postrelais der Herrscher Khorasans besetzt waren und daß diese in ihren Staaten ein nicht minder wohl eingerichtetes Postwesen unterhielten, als dies in den unmittelbaren Provinzen des Chalifenreichs der Fall war.

Auf dem Wege von Bagdad nach Nischabur zweigte sich bei Hamadan ein Seitenpostkurs ab, welcher südöstlich bis nach Isfahan führte, der letzten Poststation im Süden der Provinz Irak abschemi, wo Ibn Khordadbeh Ober-Postmeister war. In Holwan, ziemlich halbenwegs zwischen Bagdad und Hamadan, nahm die große nördliche Heer- und Poststraße ihren Anfang. Sie führte über Dinawar, Maragha, Ardebil, Berdha bis Tiflis (Teflis); von Berdha aus in Seitenlinien bis nach Debil in Armenien, östlich bis nach Bab el Abwab (Derbend) am Kaspischen Meere. Tiflis, Debil und Derbend, wo die letzten Postrelais der Chalifen standen, waren zugleich die äußersten Vorposten des Islam überhaupt, über welche derselbe auch in seiner mächtigsten Periode kaum hinausgedrungen war.

Von Bagdad verfolgen wir hierauf die südöstliche Straße, welche in der großen Stromniederung zwischen Euphrat und Tigris abwärts bis Wasit führte. In Wasit theilte sich die Straße. Der eine Zweig setzte über den Euphrat und fand in den Hafenstädten Obollah und Abadan den Anschluß zum Meere. In dem dichtbevölkerten und wichtigen Bassora, das inmitten zahlloser Kanäle und unübersehbarer Dattelpalmenplantagen lag, war die Endpoststation. Der andere Straßenzug

Digitized by Google

bog von Wasit östlich ab, ging über den Tigris und zog sich nach Farsistan (Persis), dem Stammlande der alten persischen Macht. Zu der Zeit Khordadbeh's herrschten hier die Bujiden. In Istakhar, dem alten Persepolis, der uralten Königsstadt der Achämeniden, und in dem wichtigen Schiras, einer Schöpfung des Chalifen Abd-Almalik, befanden sich die äußersten Poststationen. Von Istakhar und Schiras aus führten Straßen östlich durch Kerman bis zum Indusgebiet und auf der anderen Seite zur Meeresküste nach Gonabah, Siraf und Hormuz. Unter diesen Hafenstädten war Siraf der bedeutendste Seeplatz des persischen Golfs in jener Zeit, der Stapelplatz der indischen, afrikanischen und nordasiatischen Produkte. Die Strafer waren berühmt als kühne Seefahrer und Kaufleute, die in ihren Geschäften oft jahrelange Seereisen machten.

Es bleiben uns noch die großen Straßen zu betrachten übrig, welche Bagdad, den Mittelpunkt des Chalifats, mit Arabien und den westlichen Provinzen verbanden.

Von Bagdad aus führte über Kufa nach Mekka die belebte Post- und Karawanenstraße, die Via sacra der Moslemin, auf welcher aus dem ganzen Osten die Pilgerkarawanen nach der »heiligen Stadt« zogen. Diese Straße war indeß älter, als der Islam. Von jeher waren auf derselben die arabischen Stämme nach dem fruchtbaren Babylonien abgeströmt. Es war natürlich, daß diese vielbesuchte Straße besonders gut im Stande gehalten wurde. Außer wohlbesetzten Postrelais befanden sich an derselben zahlreiche Karawanserais, bei welchen Teiche und gegrabene Brunnen das unentbehrliche Lebensbedürfniß in der Wüste boten. Besondere Verdienste um diese Straße hatte sich, wie Abulfeda (vergl. Abilfedae Annales Moslemici, ed. Reisko. Leipzig MDCCIII S. 154) erzählt, der Chalife Mahdi erworben. »Al-Mahdi«, heißt es daselbst, »ließ an der Straße von Bagdad nach Mekka öffentliche Herbergen erbauen, Meilensäulen errichten, die Wasserteiche in Stand setzen und neue Brunnen graben«. Längs der Straße waren Garnisonen vertheilt, welche für die Sicherheit der Pilgrime zu sorgen hatten.

Drei Tagereisen vor Mekka befand sich in Omra das Central-Postamt für Arabien. In Omra bog die Post- und Karawanenstraße nach dem Süden ab, welche über Sana bis zum Meere führte und bei dem wichtigen Hafenplatz Aden endete. Eine Zweigstraße verband Sana, die damalige Hauptstadt Jemen's, mit der blühenden Hafenstadt Schihr.

Den Tigris entlang zog eine mit Postrelais besetzte Straße über Sermenrai (Samarra), wo zu Khordadbehs Zeit die Chalifen residirten, über Tekrit und Mossul bis zur Nordgrenze des Reichs gegen Armenien und Byzanz. Die eigentliche Haupt-Post- und Heerstraße folgte dem Laufe des Euphrat aufwärts bis Rakka, sandte von hier aus nördlich eine Seitenlinie nach den festen Plätzen, welche die Nordgrenze deckten, während die Hauptlinie bei Balis das Euphratthal verließ und von Haleb ab in südlicher Richtung über Damaskus durch Syrien und Palästina nach Egypten führte. In Rafah an der egyptischen Grenze stand das letzte Postrelais der Chalifen, denn zu der Zeit, als Khordadbeh sein Buch schrieb, war Egypten unter den Tuluniden bereits eine selbstständige Provinz geworden. In der Machtperiode des Reichs aber war die Poststraße der Chalifen über Rafah hinaus nach Fostat (dem heutigen Kairo) und Alexandrien und von hier aus in endloser Linie bis Tanger gegangen, in dem sie alle die wichtigen Plätze berührte, welche damals die blühende Nordküste Afrikas umsäumten.

Erwähnen wir endlich noch die Postrelais von Haleb über Antakia (Antiochien)

Digitized by Google

nach Tarsus, sowie die kurze Relaislinie, welche bei Tabarieh die große afrikanische Poststraße mit dem Hafenplatz Sur am Mittelländischen Meere verband, so wäre damit im Wesentlichen das Bild des arabischen Poststraßennetzes gezeichnet, dessen wohl berechnete Anlage sich nunmehr ohne Mühe verstehen läßt. Strahlenförmig laufen von Bagdad die sechs großen Post- und Heerstraßen aus, welche den Mittelpunkt des Reichs mit den äußersten Grenzen verbinden. Feste, ununterbrochene Ketten von Postrelais verknüpfen die gefährdeten Grenzfestungen mit dem Machtcentrum des Reichs, halten die Hauptstädte der Provinzen, die Sitze der mächtigen Statthalter in der nothwendigen Fühlung mit dem Sitze der Staatsgewalt und sichern endlich die Verbindung der Hauptstadt mit den wichtigsten Seeplätzen und Flottenstationen.

Den ungeheuren Entfernungen, welche das arabische Postnetz umspannte, können nur die endlosen Straßen des römischen Weltreiches verglichen werden. Freilich sind von den arabischen Post- und Heerstraßen keine Trümmer auf uns gekommen, welche in ähnlicher Weise von der Tüchtigkeit ihrer Erbauer und von der Macht des Chalifats sprechen könnten, wie heute noch die Reste der Römerstraßen von der Kunst der römischen Ingenieure und von dem Ruhme des Imperiums Zeugniß geben. Wir haben indeß allen Grund zu der Annahme, daß die Post- und Heerstraßen der Araber für ihren Zweck nicht minder tüchtig konstruirt waren, als die der Römer für den Cursus publicus und für den Marsch der Legionen. Allerdings sagt Sprenger, daß man sich unter einer Straße in Arabien nicht eine enge Linie vorstellen darf, denn die Tausende von Kameelen, welche vorüberziehen, wollen fressen und müssen sich den größeren Theil ihrer Nahrung selbst suchen. Aber wenn diese Beschreibung die Vorstellung erwecken könnte, als wären auch die Poststraßen der Chalifen nichts anderes gewesen als breite kunstlose Karawanenwege, so führt doch Sprenger selbst die Berichte arabischer Autoren an, welche ausdrücklich von gemauerten Straßen in Arabien sprechen und es außer Zweifel stellen, daß die Araber auch Kunststraßen besaßen, welche wahrscheinlich vorzugsweise für Post- und Militärzwecke erbaut waren. So berichtet Kodama, Rayjub (an der Straße von Manoura nach Aden) war einst eine große Stadt und es führt von Bagdad eine gemauerte Straße hierher. Ferner wird verschiedenen Chalifen die Erbauung von Straßen nachgerühmt, und die große Straße von Kufa nach Mekka soll sogar von Zobayda, der geistreichen Gemahlin des Chalifen Harun Arraschid, erbaut sein. Wahrscheinlich waren diese Kunststraßen in Arabien, wo es vielfach an besserem Material fehlte, aus Ziegeln konstruirt. Wenn dieses Material freilich mit den soliden Quadern der Römerstraßen den Vergleich nicht aushalten kann, so entsprach es doch in dem trocknen Klima jener Himmelsstriche seinem Zweck und bot dem unbewaffneten Hufe der arabischen Pferde und Maulthiere eine genügend feste Bahn. Ueberdies war der Gebrauch von Wagen, welcher die Straßen vorzugsweise angreift, in ganz Arabien und bis nach Centralasien hinein nicht üblich.

Die Straßen waren zum größten Theil, wenigstens in Arabien, vermessen, sowie mit Meilensteinen und Wegweisern versehen.

Wenn mithin die Poststraßen der Chalifen in Bezug auf Zweckmäßigkeit der Anlage und Ausrüstung allen Anforderungen genügten, so werden die Araber doch kaum bei ihrem Straßenbau das Verdienst der Erfindung voll für sich beanspruchen dürfen. Jedenfalls standen sie auch hierin, wie in den meisten ihrer Kulturkünste, auf den Schultern anderer Völker. In Mesopotamien und Persien, den Stamm-

Digitized by Google

ländern einer uralten Kultur, fanden die Araber die Reste jener großen Heerstraßen vor, welche schon die Bewunderung des Herodot erregt hatten, und bei ihrem Vordringen in Kleinasien hatten sie Gelegenheit, die Vortheile der herrlichen Römerstraßen praktisch zu erproben (über diese unvergleichlichen Straßenanlagen s. insbes. Stephan — Verkehrsleben im Alterthum — in v. Raumer's historischem Taschenbuch 1868). Als die Araber daher bei dem lawinenartigen Wachsthum ihres Reichs sich bald in die politische Nothwendigkeit versetzt sahen, ihre Macht durch ein System guter Heerstraßen und Verkehrswege zu stützen, wurde es ihrer glänzenden Gelehrigkeit jedenfalls nicht schwer, die Vorbilder der römischen und persischen Technik bestens für ihre Verkehrsanlagen zu verwerthen. So führten sie ihre Heer- und Poststraßen auf gewaltigen Brücken über die breiten Ströme des Doppelstromlandes hinweg, und in der ausgedehnten Niederung zwischen dem Euphrat und Tigris schlossen sie an die auf feste Dämme gebetteten Landstraßen ein Netz trefflicher Kanäle, welches heute noch unsere Bewunderung verdient. In Mesopotamien und Irak, welches Sprenger seiner vielen Kanäle wegen mit Holland vergleicht, waren in der That die natürlichen und künstlichen Wasserstraßen fast noch von größerer Bedeutung als die Landwege, und die Itinerarien der arabischen Geographen und Reisenden aus der Chalifenzeit lassen schließen, daß die bequemen Wasserstraßen bei dem Reiseverkehr umfassend benutzt wurden. Es ist nicht unwahrscheinlich, daß in jenem Stromlande die Wasserstraßen auch dem Postverkehre gedient haben. Doch fehlt es an bestimmten Nachrichten hierüber, und so wissen wir leider nicht, ob wir auch das Boot neben den mannigfaltigen Vehikeln aufzählen dürfen, welche die Post der Chalifen für ihre Zwecke benutzte.

Auf den Landstraßen waren diese Beförderungsmittel in der That verschiedenartig genug, denn wir finden Kameele, Pferde und Maulthiere und endlich auch Fußboten im Dienste der Post. Von Persien wissen wir nach den Nachrichten des Kodama, welcher von den zum Tragen der Felleisen aufgestellten Männern spricht, mit Bestimmtheit, daß daselbst die Briefe von Station zu Station durch Läufer befördert wurden. Die Poststationen lagen daher in Persien auch nur 2 Farasangen (6 arabische Meilen oder 2 Wegstunden) auseinander, während in Syrien und Arabien, wo die Postboten auf Kameelen ritten, die Post zu 4 Farasangen (12 arabische Meilen oder 4 Wegstunden) gerechnet wurde. Es läßt sich freilich nicht wohl annehmen, daß auf so kurzen Entfernungen schon die Kameele gewechselt wurden, und daher schließt Sprenger, daß diese Eintheilung wohl hauptsächlich zum Behufe der Berechnung der den Boten gezahlten Entschädigung festgesetzt war. Vermuthlich war indeß die Strecke von 4 Farasangen die reglementsmäßige Entfernung für den Wechsel der Postpferde auf den Relais, wenngleich eine Leistung von 4 Farasangen oder $2^2/_5$ geographischen Meilen immerhin noch eine sehr mäßige genannt werden muß. Nach den Angaben des Khordadbeh ist anzunehmen, daß auf den von Bagdad aus führenden Hauptpoststraßen durchweg Pferderelais aufgestellt waren. Wahrscheinlich wurden diese ausschließlich für den Depeschendienst des Chalifen und der Centralregierung benutzt, während die Läufer- und Kameelposten provinzielle Einrichtungen vorstellten, welche lediglich für den Verwaltungsdienst der betreffenden Provinzen bestimmt waren.

Das Leben und Treiben auf den Poststationen der Chalifen war bei der großen Menge der aufgestellten Thiere und bei der Lebhaftigkeit des Verkehrs jedenfalls ein sehr reges. Zwar bemerkt Sprenger, daß, wenn die arabischen Stationen nicht

Digitized by Google

besser waren, als heutzutage die türkischen in Kleinasien, man sich schwerlich etwas Großartiges darunter vorstellen dürfe. Ein Strohdach wird hinten von einer Steinmauer und vorn von 2 Bäumen unterstützt, darunter stehen ein paar ausgehungerte Pferde und Maulthiere. Daneben findet man eine oder mehrere Hütten, in denen die Leute, welche die Thiere besorgen, leben.

Lassen wir indessen auch dahingestellt sein, inwieweit man von den Zuständen der heutigen Türkei auf die Verhältnisse des Chalifenreichs schließen darf, so liegt es doch nahe, daß die Postpferde des Ibn Khordadbeh in jenen glücklichen Klimaten schwerlich einer umfassenderen Stallung bedurften, als sie Sprenger in Obigem beschreibt. Dagegen haben wir bestimmten Grund zu der Annahme, daß die Stationsgebäude, wo die Postmeister ihren Sitz hatten, keineswegs bloße Hütten, sondern zweckentsprechende und mit allem Nöthigen ausgerüstete Häuser waren. Die Poststationen lagen oft viele Meilen weit von allen menschlichen Ansiedelungen entfernt, denn der arabische Bauer baute nicht gern an die Straße, sondern mied dieselbe. Solche abgelegene Stationen waren daher nothwendig auf das angewiesen, was sie selbst erbauten: bewirthschaftete Felder und Dattelpalmen lieferten Nahrung für Thiere und Menschen, ein gegrabener Brunnen gab das unentbehrliche Wasser. So bildete das Gebäude der Station, wo der Postmeister wohnte, den Mittelpunkt eines oft sehr bedeutenden Wirthschaftskomplexes, denn es werden Stationen erwähnt, wo selbst mehrere Häuser für den Postmeister errichtet waren.

Es läßt sich leicht ermessen, welche Bedeutung diese der Wüste abgerungenen Poststationsoasen für den damaligen Reiseverkehr und nicht weniger für die Kultur überhaupt haben mußten. In der That vermögen wir diese Bedeutung selbst aus den trocknen Notizen der arabischen Itinerarien heraus zu fühlen, welche mit Gewissenhaftigkeit jede einzelne Poststation aufzählen. Charakteristisch sind in dieser Beziehung einige Stellen des Kodama, welche Sprenger anführt. So berichtet Kodama bei der Beschreibung des Weges von Mekka nach Taif: »Du lenkst in den Weg von Jaman ein und hast von Omra bis Gadr 12 Meilen. Omra ist eine Poststation und der Ort, wo sich die Karawanen theilen. Es sind dort nur ein Brunnen, Nutzpflanzungen und Felder, welche mit Hülfe von Kameelen bewässert werden.« An einer anderen Stelle heißt es: »Dann nach Çafar, einer Station, bei welcher in einer Ebene zwei Gebäude für den Postmeister errichtet sind, ein Brunnen liefert gutes Wasser. Dann nach Keda. Es ist dieses eine Station mit einer Quelle und Palmenpflanzungen. Es sind aber nur zwei Gebäude daselbst, eines für den Postmeister und eines für die Karawanen.«

Gewiß fanden auch diejenigen Reisenden, denen die Benutzung von Postpferden nicht zustand, auf den Stationen Gelegenheit zur Verpflegung und zum Nachtquartiere. Den im Auftrage des Chalifen oder der Regierung zur Reise mit Postpferden ermächtigten Personen mußte dagegen der Postmeister wahrscheinlich von Amtswegen alles zur Verpflegung und zum Nachtquartier Erforderliche gewähren. Es lag dies eigentlich mit Nothwendigkeit in der Natur der Verhältnisse. Wenn der Chalif in eiligen Geschäften Beamte und Offiziere mit der Post entsendete, so hatten die Beauftragten weder Zeit noch Gelegenheit, sich auf Hunderte von Meilen mit Provisionen zu versehen, oder sich unterwegs mit der Besorgung von Mundvorrath aufzuhalten, sondern sie waren nothwendigerweise auf Verpflegung bei den Postmeistern angewiesen. Einen bestimmten Beleg hierfür finden wir in einer Stelle der Lebensbeschreibung des Abulfeda, wo es ausdrücklich heißt, daß Abulfeda,

Digitized by Google

als er im Jahre 1310 vom Hamat in Syrien mit Postpferden nach Kairo reiste, weder Pferde noch Küchengeräthe mit sich geführt habe. Hiernach muß also Abulfeda, der bei seiner hohen Würde als Emir und Lehnsträger der Herrschaft Hamat jedenfalls ein ansehnliches Gefolge zur Begleitung hatte, die erforderliche Verpflegung auf den Stationen der gegen 130 Meilen langen Poststraße gefunden haben. Die Reise Abulfeda's trug allerdings einen amtlichen Charakter, denn Abulfeda, der sich der besonderen Gunst des Sultans Malek-Nassar von Egypten erfreute, war an den Hof dieses Herrschers, seines Lehnsherrn, berufen worden.

Die Leistungen, welche den Postmeistern an Naturalverpflegung für Postreisende oblagen, müssen, wie schon aus dem angeführten Beispiel hervorgehen dürfte, ganz erhebliche gewesen sein. Wenn uns berichtet wird, daß ein neu ernannter Statthalter von Khorasan mit seinem ganzen Gefolge von Bagdad aus mit der Post nach seiner Provinz abgeht, so können wir uns eine Vorstellung machen, wie sehr die Poststationen hierbei in Anspruch genommen wurden. In dringenden Fällen ließen die Chalifen aber auch ganze Truppenabtheilungen mit der Post abgehen, wobei immer gleichzeitig 50 bis 100 Mann befördert wurden. Es müssen daher den Stationen bedeutende Hülfsmittel zu Gebote gestanden haben, um die Verpflegung so zahlreicher Postreisenden zu ermöglichen, und ebenso läßt sich aus derartigen Massenbeförderungen ein Schluß ziehen, wie stark die Relais sein mußten, um solche Leistungen ausführen zu können.

Die Schnelligkeit, mit welcher durch die Relais der arabischen Post Reisende und Postkuriere befördert wurden, ließ nichts zu wünschen übrig, wenngleich die bezüglichen Angaben der arabischen Autoren in ähnlicher Weise von einander abweichen, wie die Nachrichten, welche wir über die Schnelligkeit des Cursus publicus der Römer besitzen. Nach einer offenbar übertriebenen Notiz hätte in einem Falle ein arabischer Postkurier die Strecke von 250 Farasangen, also ungefähr 750 englische Meilen, in 3 Tagen zurückgelegt. Das würde für den Tag rund 60 geographische Meilen ergeben, während die äußerste Leistung des Cursus velox bei eiligen Depeschen nur 40 Meilen erreicht hat. Eine zutreffendere Berechnung über die Schnelligkeit der arabischen Posten bietet uns eine Nachricht, welche Weil nach zwei glaubwürdigen arabischen Autoren wiedergiebt (s. Weil, Geschichte des Abbasiden-Chalifats in Egypten, Band I S. 174).

Im Jahre 1271 machten die Mongolen einen Einfall in Syrien und drangen bis in die Nähe von Damaskus vor. Die Angst vor den wilden Feinden war in Syrien groß, und Damaskus war von Auswanderern so überfüllt, daß ein Kameel mit 1000 Silberstücken bezahlt wurde, und daß man 200 für ein solches als Miethgeld zur Reise nach Egypten gab. Sobald indeß der Sultan Beibars, der sich damals in Damaskus aufhielt, seine egyptische Reiterei herbeigezogen hatte, behielten seine Waffen überall die Oberhand.

Der Postkurier, welcher den Befehl des Sultans nach Egypten überbracht, verließ Damaskus in der dritten Morgenstunde des 18. Rabia-l-awwal (den 13. September 1271) und traf in der dritten Abendstunde des 20. in Kahira (Kairo) ein. Der Eilbote hatte also den gegen 100 geographische Meilen langen Weg von Damaskus nach Kahira in genau 60 Stunden zurückgelegt. Der Sultan Beibars erntete bei dieser Gelegenheit die beste Frucht seiner politischen Umsicht, denn er hatte erst kurz vorher die uralte Poststraße zwischen Damaskus und Kairo wieder mit Postrelais versehen und in Stand setzen lassen. Uebrigens bewährte sich bei diesem

Digitized by Google

Vorfall die Schlagfertigkeit seiner Reiterei ebenso glänzend wie die Schnelligkeit seiner Posten. Die 3000 egyptischen Reiter rückten am 21. Rabia-l-awwal von Kairo aus und trafen am 4. des folgenden Monats (den 29. September 1271) bereits in Damaskus ein, hatten also hinter einander 14 Tagemärsche von je 7 Meilen gemacht.

In dem angeführten Falle hätte der Postkurier täglich 40 geographische Meilen zurückgelegt, eine Leistung, die auch von der äußersten Schnelligkeit der römischen Post nicht übertroffen wird. Indessen wurde auch bei der arabischen Post eine solche Schnelligkeit nur ausnahmsweise erreicht. Das Durchschnittsmaß der Leistungen war wesentlich geringer. Wir müssen dies namentlich aus einer Nachricht schließen, welche Abulfeda in seinen Annalen überliefert hat.

Der Chalife Abu Djafar Manßur verunglückte auf einer Pilgerfahrt nach Mekka in Bir Meimun, der letzten Station von Mekka, durch einen Stutz vom Pferde und starb in Folge der hierbei erlittenen Verletzung bald darauf zu Mekka (775). Der Postkurier, welcher die Nachricht hiervon dem Sohne Manßurs, dem nachmaligen Chalifen Al-Mahdi überbrachte, brauchte zu dem Ritte von Mekka nach Bagdad 11 Tage. Rechnen wir die Entfernung zwischen Mekka und Bagdad auf rund 220 geographische Meilen, so würde der Bote bei der Beförderung seiner eiligen Depesche täglich 20 Meilen zurückgelegt haben. Dies entspräche, wie v. Kremer bemerkt, ungefähr derselben Schnelligkeit, mit welcher heutzutage noch Kuriere in Persien mit Postpferden zu reisen pflegen.

Auf einzelnen Postkursen wurde auch die Leistung von 20 Meilen täglich noch nicht erreicht. So führt v. Kremer eine Stelle des Ibn Tagrybardy an, nach welcher der Postkurier von Gorgan nach Bagdad 20 Tage unterwegs war. Die Entfernung zwischen Gorgan und Bagdad ist ziemlich ebenso groß, wie die zwischen Bagdad und Mekka. Bei jener Strecke hätte mithin der Postkurier täglich nur 11 Meilen zurückgelegt.

Es läßt sich nicht annehmen, daß die Postkuriere der Chalifen zu bestimmten Tagen und Stunden, wie unsere heutigen Posten, abgingen. Das Wahrscheinlichere ist, daß Kuriere nur abgefertigt wurden, sobald Depeschen zur Beförderung vorlagen. Auch fehlen Nachrichten darüber, ob die von der Staatskanzlei in Bagdad entsendeten Kuriere in jedem einzelnen Falle ihre Depeschen persönlich bis an den Bestimmungsort zu überbringen hatten, oder ob sie auf den Relais wechselten. Vermuthlich war das Erstere nur ausnahmsweise der Fall, während für gewöhnlich die Kuriere auf den Hauptstationen sich ablösten und sich hierbei die Felleisen mit den Depeschen übergaben.

Zur Abwartung der von den Kurieren und Reisenden abgegebenen und zur Bereithaltung der frischen Postpferde waren auf den Relais besondere Leute angestellt, welche Kodama Morattabun nennt. Dieses Wort ist nach Sprenger's Erklärung am richtigsten mit »aufgestellt« zu übersetzen, denn es will sagen: Leute, welche den Auftrag haben, zugegen zu sein.

Wenn wir die Kuriere und die Morattabun als das niedere Dienstpersonal der arabischen Posten bezeichnen können, so erübrigt uns noch, nunmehr auch die Gliederung der höheren Beamten näher zu erörtern. Zu diesem Zwecke müssen wir vorerst die eigenthümliche Doppelstellung in's Auge fassen, welche dem Staats-Postwesen im Reiche der Chalifen zukam.

Digitized by Google

Das Postwesen war unter den Chalifen ein selbstständiger und unabhängiger Zweig der Verwaltung. Der Beförderungsdienst für Depeschen und Reisende bildete aber nur die eine Hälfte des Feldes, auf welchem die arabische Post ihre Thätigkeit zu entfalten hatte: der zweite, und vielleicht sogar der wichtigere Theil ihrer Aufgabe war die Kontrole über alle Behörden des Reichs. Auf diese Doppelaufgabe waren auch die Beamtenverhältnisse der arabischen Post zugeschnitten.

Kodama nennt uns zwei Klassen von Postbeamten: die Mowaqqiun und die Farwaneqyun. Beides sind nach Dr. Sprenger allgemeine Ausdrücke für Leute, welche Autorität besitzen; indeß waren die Mowaqqiun Beamte in mehr subalterner, die Farwaneqyun Beamte in höherer Dienststellung. Wahrscheinlich verhielt sich die Sache in folgender Weise:

Auf jeder Poststation in einer Stadt, wo sich der Sitz von Behörden befand, war ein Mowaqqi (Postmeister) angestellt, welcher nicht nur den Postdienst seiner Station zu leiten, sondern auch darüber zu wachen hatte, daß die Posten auf den benachbarten Relais, wo lediglich Pferdewechsel stattfand und deshalb nur niedere Bedienstete aus der Klasse der Morattabun stationirt waren, pünktlich besorgt wurden. Zu den postalischen Befugnissen des Mowaqqi gehörte es, amtliche Briefe und Packete anzunehmen und zur Beförderung derselben die Post in Bewegung zu setzen. Hatte indeß der Postmeister in seiner Eigenschaft als Kontrolbeamter einen Bericht über Angelegenheiten des öffentlichen Dienstes zu erstatten, so geschah dies nicht unmittelbar an den Chalifen, sondern durch Vermittelung seines nächsten dienstlichen Vorgesetzten, des Farwaneqyy. Der Farwaneqyy, den wir Ober-Postmeister nennen wollen, hatte seinen Stationsort in der Provinzial-Hauptstadt, wo sich der Sitz des Statthalters befand. Dem Ober-Postmeister lag es ob, die von den Postmeistern an ihn eingehenden Berichte zu sammeln, zu kontroliren und sie sammt seinen eigenen Berichten an die Centralstelle in Bagdad abzusenden.

Kodama hat uns das Anstellungsdekret eines Farwaneqyy aufbewahrt. Es heißt darin: »Der Chalife beauftragte ihn, die zum Behufe der Beförderung der Felleisen aufgestellten Boten seines Distriktes zu mustern, ihre Anzahl, Namen und den Betrag ihrer Gehälter aufzuschreiben, die Anzahl der Poststationen in seinem ganzen Distrikte, die Entfernung von einander und die Orte, durch welche die Poststraße läuft, zu notiren, die genannten Boten anzuhalten, die ihnen anvertrauten Felleisen schnell zu befördern, und darauf zu sehen, daß die Subalternbeamten die Zeit genau eintheilen, die Einhaltung derselben zu überwachen, auf daß nicht einer der Boten später, als es die Vorschrift erfordert, in der nächsten Poststation ankomme.«

Der Farwaneqyy war mithin als der Chef eines größeren Postbezirkes mit den entsprechenden Verwaltungsbefugnissen ausgerüstet. Nicht minder umfänglich aber war der Wirkungskreis des Ober-Postmeisters in seiner Eigenschaft als Berichterstatter, denn hier war er berufen, über das ganze Gebiet der militärischen und der Civilverwaltung die Kontrole auszuüben. So beauftragte der Chalif in dem bereits erwähnten Anstellungsdekrete den Ober-Postmeister weiter: von Zeit zu Zeit Bericht zu erstatten über das Verhalten der Finanzbeamten und Verwalter der Staatsdomänen, über den Zustand der Bodenkultur, über die Lage der Bauern, das Betragen der politischen Behörden, über die Münze, wie viel Gold und Silber geprägt werde; er mußte auch bei den Gehaltszahlungen der Truppen und bei der Musterung derselben zugegen sein.

Digitized by Google

Man sieht, es war ein wichtiges Vertrauensamt, welches dem Ober-Postmeister als Berichterstatter oblag, und wenn er seine Aufgabe gewissenhaft erfaßte und durchführte, so hatte der Chalif Abu Djafar Mansur gewiß Recht, als er den Ausspruch that: »Mein Thron beruht auf vier Pfeilern und meine Herrschaft auf vier Menschen: ein tadelloser Kadi (Richter), ein energischer Polizeipräfekt, ein rechtschaffener Finanzminister und ein treuer Postmeister, der mir über Alles wahre Auskunft giebt. (Weil, Geschichte der Chalifen, Band II S. 89.)

Es liegt freilich die Befürchtung nahe, daß die Zahl der gewissenhaften Berichterstatter nicht allzu groß gewesen sein wird. So lange die Centralgewalt in Bagdad stark genug war, um die Provinzen fest im Zügel zu halten, mag die Pflichttreue der Ober-Postmeister in der Furcht vor dem Chalifen eine wirksame Unterstützung gefunden haben; als aber die Statthalter immer mächtiger wurden, mußte folgerichtig auch die Stellung der Berichterstatter eine desto unbequemere werden. Gewiß werden viele Ober-Postmeister unter Verzicht auf die zweifelhafte Anerkennung der Chalifen für ihre wahrheitsgetreuen Berichte es vorgezogen haben, sich mit den politischen Machthabern ihrer Bezirke gut zu stellen und die Dinge gehen zu lassen, wie sie eben gehen wollten. Auf der anderen Seite werden die Provinzialgewalthaber es nicht versäumt haben, durch Bestechung auf den Berichterstatter einzuwirken, und gewiß hat der goldene Glanz reichlich gespendeter Dynare die Thatsachen, welche die Ober-Postmeister nach Bagdad zu berichten hatten, oft in einem weit besseren Lichte erscheinen lassen, als sich mit der Wahrheit vertrug. Es ist von Interesse, hierüber die Ansicht des bekannten Orientalisten Sprenger zu hören, der Menschen und Verhältnisse im Orient aus eigener Anschauung zu beurtheilen in der Lage war.

»Das Amt eines Berichterstatters war so vortheilhaft, daß er sich mit einer geringen Besoldung begnügen konnte, denn da es in seiner Macht stand, Jedermann in seinem Bezirke zu verleumden, so mußten nicht nur Beamte, sondern auch reiche Private durch Geschenke seine Gunst erwerben. Die Orientalen haben eine wahre Manie, nicht nur Bestechungen zu empfangen, sondern auch zu geben. Ich will Beispiele anführen. Im Jahre 1847 kam der General-Gouverneur nach Lahnau. Es eilte ihm ein angesehener Mann aus Allahabad voraus und machte bekannt: ›Ich bin der Freund des Staatssekretärs für die auswärtigen Angelegenheiten. Wer eine Gunst will, wende sich an mich und ich will seine Geschäfte besorgen.‹ Er nahm in wenigen Tagen Tausende von Rupien ein. In Indien kann eine persische oder hindostanische Zeitung ohne Abonnenten existiren. Der Redakteur schickt sein Blatt an die reichen Leute in der Nachbarschaft und läßt sie wissen, daß er sie schlimm vernehmen wolle, wenn sie ihm nicht eine regelmäßige Besoldung gewähren. Es giebt wenig Zeitungen in den Sprachen der Eingeborenen, deren Abnehmerzahl sich auf hundert beläuft. Sie leben von solchen Kunstgriffen. Ghazi-ud-dyn Haydar, König von Audh, benutzte diese Verhältnisse, und als das Amt seines Berichterstatters vakant wurde, versteigerte er es an den Meistbietenden und löste 19 000 Rupien. Ich bin überzeugt, daß der Käufer ungeachtet der hohen Kaufsumme ein gutes Geschäft gemacht hat.«

Soweit Sprenger. Daß in der That die Stellung eines arabischen Ober-Postmeisters und Berichterstatters nicht uneinträglich war, dürfen wir vielleicht noch mehr aus einer Notiz schließen, welche wir bei Weil (Geschichte der Chalifen, Band III Anh. z. II. Band S. III) finden. Der arabische Dichter und Satyriker Ibn Hassan

Digitized by Google

war seines beißenden Witzes wegen, der selbst, was bei den Arabern selten vorkommt, die eigenen nächsten Verwandten nicht verschonte, gefürchtet. Der Vezier Alkasim wollte den unbequemen Satyriker aus dem Wege räumen. Der Chalife Mutadhid aber nahm Ibn Bassam in Schutz und übertrug ihm, um dem losen Dichter den Mund zu stopfen, die Stelle eines Ober-Postmeisters von Awaßim und Kinesrin.

Zur Ehre der arabischen Ober-Postmeister dürfen wir indeß nicht verschweigen, daß uns gerade aus der Zeit des sinkenden Chalifats verschiedene Thatsachen bekannt sind, welche von der Treue und Gewissenhaftigkeit einzelner Ober-Postmeister ein sehr rühmliches Zeugniß geben.

Es ist uns, wie v. Kremer erzählt, der Bericht eines Ober-Postmeisters von Bagdad an den Chalifen Motawakkil erhalten. Der Gouverneur von Bagdad hatte auf der Pilgerfahrt nach Mekka und Medina eine wunderschöne Sklavin gekauft, in die er wahnsinnig verliebt war. So sehr er die Sache geheim zu halten suchte, erfuhr sie doch der Ober-Postmeister von Bagdad und sendete den nachfolgenden Bericht an den Chalifen, der in einer Entfernung von vier Farasangen von der Hauptstadt sich auf einem Landsitze aufhielt.

„Im Namen Gottes des Gnädigen, des Barmherzigen! O Fürst der Gläubigen! Mohamed Ibn Abdallah hat um 100 000 Dirham eine Sklavin gekauft, mit welcher er vom Morgen bis zum Abend seine ganze Zeit vertändelt, so daß er ihretwegen von den Staatsgeschäften und von Erledigung der Klageschriften sich abhalten läßt. Der Fürst der Gläubigen geruhe nicht zu übersehen, daß Bagdad leicht Schaden nehmen könnte, bei der Menge des Pöbels dieser Stadt, wo dann der Fürst der Gläubigen Mühe haben würde, die Ordnung wieder herzustellen. — Dies berichtet der unterthänigste Knecht an den Fürsten der Gläubigen, den Gott stärken möge, und er ist der Herr (hierüber) zu entscheiden. Heil über ihn und die Barmherzigkeit Allah's und seine Segnungen."

Unter weit schwierigeren Verhältnissen, und zwar mit Gefahr seines Kopfes, hatte einst der Ober-Postmeister von Khorasan seine Pflicht als Berichterstatter zu erfüllen.

Es war in einer Freitagspredigt in der Moschee zu Merw, als der mächtige Statthalter von Khorasan, Tahir, an jener Stelle, wo er das Gebet für den Chalifen zu sprechen hatte, innehielt und dieses wegließ. Das war gleichbedeutend mit der Erklärung der Rebellion, und der Ober-Postmeister von Khorasan, der sich in der Moschee befand, begriff sofort die Situation. Er eilte nach Hause, schrieb seinen Bericht und fertigte alsbald einen Kurier mit dieser Nachricht nach Bagdad ab; dann erwartete er mit der ganzen Ergebung eines gläubigen Moslim sein Schicksal, denn es war ihm vollkommen klar, daß Tahir sich zunächst seiner Person versichern würde. In der That währte es nicht lange, als der Statthalter ihn holen ließ. Schon glaubte der Ober-Postmeister des Todes zu sein, als ein plötzlicher Anfall dem Leben Tahir's (820) ein Ende machte, und so entkam der pflichtgetreue Beamte.

In eine ähnliche gefahrvolle Lage gerieth einmal der Ober-Postmeister von Aderbeidjan. Der Unterstatthalter dieser Provinz hatte sich der unermeßlichen Schätze des Rebellen Babek bemächtigt, ohne dem Chalifen eine Anzeige davon zu machen, und als der Ober-Postmeister den Letzteren davon in Kenntniß setzte, ließ der Unterstatthalter den unbequemen Berichterstatter einsperren und hätte ihn sogar hinrichten lassen, wenn nicht die Einwohner von Ardebil ihren Ober-Postmeister beschützt hätten.

Digitized by Google

Babek war jener unbotmäßige Vasall, der nach einem zwanzigjährigen Aufstande, in welchem er gegen 250 000 Muselmänner erschlagen haben soll, im Jahre 837 durch Afschin, den Feldherrn des Chalifen Mutaßim, besiegt und gefangen wurde. Der glückliche Besieger des furchtbaren Rebellen wurde vom Chalifen mit Ehrenbezeugungen und Geschenken überhäuft. Auf seinem Zuge nach Samarra, der neuen Residenz, kam ihm auf jeder Poststation ein Bote des Chalifen entgegen, der ihm ein Ehrenkleid und ein Pferd brachte. (Vergl. Weil, Geschichte der Chalifen II S. 301 u. 325.)

Wie sehr auf der anderen Seite die Ober-Postmeister vor der blutigen Strenge ihres Gebieters in Bagdad zu zittern Ursache hatten, beweist das tragische Schicksal eines egyptischen Ober-Postmeisters, das uns Abulfeda erzählt.

Im Jahre 785 hatten die Aliden zu Medina einen Aufstand erregt, der indeß bald gedämpft wurde. Wer von den Anführern nicht entfliehen konnte, büßte sein Beginnen mit dem Leben. Unter den wenigen Entflohenen befand sich Idris-Ibn-Abd-Allah, dem es geglückt war, sich über Egypten nach Westafrika zu flüchten, wo seine Nachkommen später das Reich der Edrisiten gründeten. Die Flucht war ihm durch den Beistand des abbasidischen Ober-Postmeisters von Egypten und Afrika gelungen. Dieser, Namens Wadhih, ein den Aliden glaubensverwandter Schiite, hatte aus Mitleid dem Idris mit den herrschaftlichen Postpferden seines Gebietes, des Chalifen Hadi, fortgeholfen. Der Ober-Postmeister bezahlte dieses Mitleid mit seinem Kopfe, welchen sich der Chalife, als er die Untreue seines Dieners erfuhr, nach Bagdad bringen ließ. Lakonisch berichtet die lateinische Uebersetzung Reiske's das Schicksal des unglücklichen Ober-Postmeisters: »Quia vero Schialita erat, id est Alio liberisque ejus favebat, praestiterat Edriso, religione et misericordia permotus, beneficium, grande quidem, sed sibi capitale. Ol Hadi enim accepto facinore Wadhehi, caput ejus arcessebat.«

Man sieht, die Ober-Postmeister der Chalifen waren nicht immer auf Rosen gebettet. Und gewiß war Wadhih nicht der einzige Postkürdenträger, dessen Haupt am Sattelknopfe eines Postkuriers die Reise nach Bagdad machte, um zu den Füßen des erzürnten Chalifen niedergelegt zu werden.

Minder exponirt war die Stellung des Central-Postmeisters in Bagdad, der in der Residenz des Chalifen wenigstens von rebellischen Statthaltern nichts zu fürchten hatte. Der Central-Postmeister war einer der obersten Würdenträger des Reichs; er verkehrte unmittelbar mit dem Chalifen und würde sich, wie Sprenger sagt, nach unseren Begriffen des Titels Minister erfreut haben. Für das Postwesen bestand in Bagdad ein eigener Postdywan (Verwaltungsbüreau), welcher dem Central-Postmeister unterstellt war. Sache des Central-Postmeisters war es außerdem, den Postdienst der Residenz zu leiten, die Ober-Postmeister in den Provinzial-Hauptstädten zu ernennen, sowie das gesammte Beamtenpersonal zu überwachen. Durch seine Hände gingen sämmtliche Depeschen, die aus dem Reiche mit der Post eintrafen; er hatte die Berichte der Ober-Postmeister und anderer Korrespondenten dem Chalifen entweder in extenso oder in abgekürzter Form vorzutragen, oder auch nach Umständen vorher Auszüge daraus zu machen. Vermuthlich wurden die Berichte sodann, nachdem der Chalif verfügt hatte, an die verschiedenen Verwaltungskanzleien zur Erledigung abgegeben. Wenigstens läßt darauf eine besondere Anordnung, durch welche den Ober-Postmeistern befohlen war, bei den Berichterstattungen jede Sache in einem besonderen Berichte vorzutragen, nicht etwa aber über Justiz- und Finanz-

Digitized by Google

angelegenheiten in einem und demselben Schreiben zu berichten, mit großer Wahrscheinlichkeit schließen. Jene Anordnung beweist zugleich, daß die arabische Verwaltungspraxis einen ziemlich hohen Grad der Ausbildung erreicht haben mußte.

Ueberhaupt haben wir allen Grund, auch von der technischen Ausbildung der arabischen Post nicht gering zu denken. Wir sahen schon oben aus dem Bestallungsdekret eines Ober-Postmeisters, mit welcher Sorgfalt über die pünktliche und schnelle Beförderung der Postfelleisen gewacht wurde. Auch für die Sicherheit der Postsendungen waren zweckmäßige Einrichtungen getroffen. Bei den Postämtern der Chalifen wurden sowohl die eingelieferten, als auch die von weiterher kommenden Briefe und Packete in besondere Verzeichnisse eingetragen, in welchen die Adressen der einzelnen Sendungen und die Stückzahl vermerkt waren. (S. El-Masudi's Historical Encyclopaedia, entitled »Meadows of Gold and Mines of Gems«. Translated from the Arabic by Aloys Sprenger. London MDCCCXLI Seite 331.) So begegnen wir also schon bei den Arabern den Brief- und Fahrpostkarten der modernen Post.

Jedenfalls hatte das Bedürfniß zu diesen Einrichtungen geführt; denn bei der großen Menge der amtlichen Korrespondenz, welche die arabische Post auf so ungeheure Entfernungen zu befördern hatte, war ein sicherer Nachweis von Postamt zu Postamt nothwendig. Wir wissen aus der Geschichte des Chalifats, welche Rolle die persönlichen Schreiben der Herrscher der Gläubigen spielen und wie zahlreich solche Briefe der Chalifen erwähnt werden. Um den schriftlichen Verkehr des Herrschers mit den Statthaltern zu vermitteln, hatte, wie wir bei Kremer lesen, schon Moawija den »Dywan alchatam« — Staatssiegelamt — geschaffen, eine Staatskanzlei, welche unter den späteren Chalifen »Dywan altauki« — Kabinetskanzlei — genannt wurde. Jeder von dem Chalifen ausgehende Erlaß wurde daselbst in dem Register kopirt, dann als Original gesiegelt und expedirt. Früher hatte man die Schreiben ungeschlossen befördert, und es war der Fall vorgekommen, daß ein Mann, dem der Chalif bei einer Provinzialkasse 1000 Dirham angewiesen hatte, den Brief gelesen und auf eine höhere Summe gefälscht hatte. Der Betrug wurde erst entdeckt, als der Statthalter die Rechnung einsendete.

Außer der Staatskanzlei bestanden aber in Bagdad noch eine ganze Reihe von Ministerien für den Civilregierungsdienst und für das Kriegswesen. Bei der Ausdehnung des Reichs und bei der Schreibseligkeit der arabischen Büreaukratie war die Korrespondenz dieser Regierungsstellen gewiß für die Post eine nicht geringe Aufgabe.

Aus dem bisher Erörterten erhellt zur Genüge, daß die Staats-Verkehrsanstalt der Chalifen, wie auch bereits oben vorausgeschickt wurde, mit dem Begriff der modernen Post nur wenig gemein hatte. Die Post der Araber war, in ähnlicher Weise wie der Cursus publicus der Römer, ein instrumentum regni, eine Einrichtung der Staatsgewalt für politische Zwecke und für die Handhabung des Regierungsdienstes. Wenn indeß den Verkehrsanstalten des römischen und des mohammedanischen Weltreiches die hauptsächlichen Kriterien der heutigen Post: der regelmäßige Verkehr der Beförderungsgelegenheiten und der Endzweck auf das allgemeine Wohl — fehlen, so hat doch die arabische Regierungspost gerade in der letzterwähnten Beziehung mit der modernen Post einen verwandten Zug gemein, welcher dem Cursus publicus gänzlich abgeht.

Digitized by Google

Es sind uns Nachrichten erhalten, nach welchen die Posten der Chalifen auch Privatbriefe beförderten. (v. Kremer, Kulturgeschichte des Orients Band I S. 195. S. auch Maçoudi: Les Prairies d'or. Text et traduction par C. Barbierde Meynard et Pavet de Courteille VI. 93.) Wahrscheinlich geschah dies in umfassender Weise. In der That läßt sich angesichts des glänzenden Bildes, in welchem uns der Aufschwung der mohammedanischen Gesellschaft unter den Chalifen gezeichnet wird, schwer glauben, daß einer so hochgradigen geistigen, literarischen und industriellen Kultur kein anderer Träger des Gedankenaustausches zu Gebote gestanden habe, als die unerträgliche Langsamkeit der Karawanen, welche Barbier de Meynard in einer Anmerkung zu seiner Uebersetzung des Khordadbeh so abschreckend schildert. »Wer jemals in Kleinasien oder in Persien gereist ist«, heißt es dort, »weiß, mit welcher verzweifelten Langsamkeit sich die Karawanen bewegen: welche Umwege und Contremärsche sie machen müssen, sei es nun um eine Furth aufzufinden, oder ein Dorf zum Ankauf von Lebensmitteln oder einen Weideplatz für die erschöpften Thiere. Der Tschapar (Postkurier) sprengt dahin, daß die Funken stieben, kein anderes Gepäck bei sich führend, als seinen Briefsack, seine Pfeife und den Teppich, der ihm als Bett dient. Er fliegt von Relais zu Relais, setzt über Ströme und Gebirge, schlägt, um seinen Weg abzukürzen, steile Saumpfade ein, wohin sich kein Anderer wagen würde, und legt auf diese Weise in 24 Stunden eine Reise zurück, zu welcher der gemächliche Lastthiertreiber 8 Tage braucht.«

Derselbe Unterschied zwischen der schwerfälligen Karawane und der Schnelligkeit des Postkuriers bestand aber bereits zur Zeit des Khordadbeh und wird auch damals zur Folge gehabt haben, daß Jeder, dem die Möglichkeit geboten war, seine Korrespondenz durch die Kuriere der Staatspost zu befördern suchte. Gewiß aber geschah die Beförderung der Privatbriefe seitens der Post nicht offiziell. Wir dürfen uns vielmehr das Verhältniß ähnlich vorstellen, wie heutzutage noch in Oberegypten, wo regelmäßige Posteinrichtungen nicht bestehen, die Beförderung von Privatkorrespondenz vermittelt wird. Dort werden die Kuriere, welche die Provinzialregierungen wegen der amtlichen Depeschen und Geldbeförderung — zu Fuß, per Barke oder per Dromedar — in die verschiedenen Orte ihrer Bezirke versenden, auch von dem Publikum zur Mitbeförderung von Privatkorrespondenz benutzt. Die Beförderung ist sicher, aber als eine nur gelegentliche keineswegs regelmäßig. (Stephan, das heutige Egypten, S. 393.)

So wird auch die arabische Verwaltungsklugheit die Benutzung der Regierungskuriere durch das Publikum gern geduldet haben, weil durch eine solche Nebeneinnahme der Postmeister und Kuriere die Kosten der Post für den Staatssäckel erleichtert wurden.

Dies führt uns noch auf einen zweiten Punkt, in welchem der Vergleich zwischen der arabischen und römischen Staatspost zu Gunsten der ersteren ausfällt. Die Chalifen bezahlten die Kosten ihres Postwesens selbst, während die römische Staatsweisheit die Lasten des Cursus publicus auf die Provinzen ablud.

Nach den Angaben Ibn Khordadbeh's beliefen sich zu seiner Zeit die Kosten für den Unterhalt der Thiere mit Einschluß des Preises für neue Ankäufe, sowie für Besoldung der Postboten und des Beamtenpersonals auf 154 000 Dynare jährlich (d. i. ungefähr $2\frac{1}{3}$ Millionen Francs — der Golddynar betrug nach heutigem Gelde ungefähr 13 Francs, der Dirham, eine Silbermünze, galt den 10. bis 12. Theil des Dynars —). Da aber, wie v. Kremer bemerkt, nach einer Nachricht

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

des Mawardy die Ausgabe für die Post in der Statthalterschaft Irak allein 4 Millionen Dirham betrug, so geht hieraus hervor, daß die Angaben des Ibn Khordadbeh sich nur auf die Kosten des Postwesens einer einzigen Provinz, vermuthlich von Irak abschemi, beziehen. Hiernach würde also die Ausgabe für die gesammte Post des Reichs eine sehr beträchtliche Summe erreicht haben.

So hat das Bild der arabischen Post zwei Lichtseiten vor dem römischen Cursus publicus voraus. Während dieser, in eiserner Abgeschlossenheit gegen den römischen Bürger, sich nur für Zwecke der Staatsgewalt in Bewegung setzte, dürfen wir uns die arabische Staatspost, bei ihrer Zugänglichkeit für das Bedürfniß des Einzelnen, von einem Hauche jener Sympathie umgeben denken, deren sich die moderne Post in der Gesellschaft erfreut. Und wenn unsere Bewunderung für die großartigen römischen Postanlagen getrübt wird durch die Erinnerung an das Elend und die Seufzer der unglücklichen Provinzialen, welche durch die Last des Cursus publicus erbarmungslos zu Grunde gerichtet wurden, so ist die Geschichte der Posten des Chalifats frei von einem solchen Schatten.

Mit dem Zerfall des mohammedanischen Weltreichs zerbröckelten auch seine Posten. In den einzelnen Staaten, welche aus den Trümmern des Chalifats hervorwuchsen, begegnen wir zwar noch hier und da ähnlichen Posteinrichtungen, aber diese sind nur von untergeordnetem Interesse. Die Post der Chalifen ist als Nachfolgerin der Posten des römischen und persischen Weltreiches die letzte jener großen Verkehrsanlagen, welche die Vorläufer der modernen Post bilden und sich insgesammt auf dem historischen Boden Vorderasiens berühren. Heute begegnen wir dort den dürftigen Posten der türkischen Herrschaft, der heruntergekommenen Erbin des Chalifats. Die einstmals so belebten Straßen zwischen Mittelmeer und Euphrat sind verödet. Bagdad, von den arabischen Dichtern als der »Mittelpunkt der Welt« gepriesen, aus dessen Thoren die Postkuriere der Chalifen das Herrscherwort ihrer Gebieter über drei Erdtheile trugen, ist jetzt eine verfallene Provinzialstadt, wohin kaum zwei Mal im Monat der Posttartar des Sultans reitet.

Aber schon ist das neunzehnte Jahrhundert an der Arbeit, an dem Stammsitz des Chalifats vorbei die eiserne Schiene zu legen, auf welcher seine fliegenden Postämter zwischen Europa und Indien hin und her eilen werden. Ueber dieselbe Straße, auf welcher der Eilbote des Cyrus, der Veredarius des römischen Imperators, der Kurier des Chalifen mit den Kriegsbefehlen ihrer Gebieter dahin gesprengt sind, wird die Lokomotive rollen, um den friedlichen und befruchtenden Gedankenaustausch zweier Erdtheile zu vermitteln. Wunderbare Fügung, wie sich auf ebendemselben Schauplatz zwei und ein halbes Jahrtausend der Welthistorie und der Postgeschichte abspielen. Gewiß, von allen Fäden ihres erdumspannenden Netzes berührt keiner eine denkwürdigere Scholle als jener Schienenweg nach Indien, mit welchem die junge Weltpost unseres Jahrzehnts Besitz ergreifen wird von dem historischen Kulturboden des Doppelstromlandes und von der uralten Heimath ihrer Ahnen.

Digitized by Google

80. Das niederländische Postwesen im Jahre 1878.

Der vor Kurzem erschienenen Statistik über das niederländische Postwesen für das Jahr 1878 entnehmen wir die folgenden Angaben.

Die Zahl der Postämter betrug Ende 1878 mit Einschluß von 2 Bahnpostämtern 175, die der Hülfs-Postanstalten (Agenturen) 1103, zusammen 1278; hiervon waren 104 mit Telegraphenanstalten vereinigt. Eine Vermehrung der Postanstalten hat nicht stattgefunden, indem im Jahre 1877 166 Postämter und 1112 Agenturen bestanden. Es entfiel somit bei einem Flächenraum von 32 840 qkm mit 3 981 887 Einwohnern eine Postanstalt auf 26 qkm und 3116 Einwohner. Das Personal bestand aus 3681 Personen gegenüber 3525 im Vorjahre. Die von den Posten täglich zurückgelegten Kilometer beliefen sich auf 48 918 km gegen 47 917 im Jahre 1877, und zwar wurden zurückgelegt von den Reitposten 4879, von den Landpostboten 21 306, von den Bahnposten 18 419, von den Personenposten 1919, von den Dampfbooten 2395 km.

Bezüglich der beförderten Postsendungen weist die Statistik folgende Zahlen auf:

Briefverkehr.	1878.	1877.
Inland.		
Briefe, frankirt	40 370 177	39 105 102
unfrankirt	334 669	351 995
Dienstbriefe	4 950 216	5 052 166
Postkarten, einfache	11 125 829	10 483 775
mit bezahlter Antwort	98 693	97 869
Eilbriefe	6 507	6 029
Einschreibbriefe	771 619	757 854
Rückscheine	2 519	2 562
Zeitungsnummern	29 569 797	27 506 335
Andere Drucksachen	9 713 621	8 651 576
Waarenproben	714 995	582 688
zusammen...	97 658 642	92 597 951
Die Zahl der frankirten Briefe betrug	99,2 Proz.	99,1 Proz.
	nach	aus
	für 1878.	
Ausland.		
Briefe, frankirt	5 693 082	5 799 634
unfrankirt	91 179	114 317
Postkarten	814 544	531 349
Einschreibbriefe	182 249	203 061
Zeitungen	1 214 579	2 013 365
Andere Drucksachen	1 405 890	1 282 495
Waarenproben	652 429	330 027
zusammen...	10 053 952	10 274 248

Digitized by Google

Briefe mit Werthangabe.	1878. Stück.	1878. Betrag. Gulden.	1877. Stück.	1877. Betrag. Gulden.
Inland	47 082	28 414 726	27 612	15 252 866
Nach dem Auslande	12 139	6 967 554	41 941	22 052 234
Aus dem Auslande	32 619	15 026 463		
zusammen	91 840	50 408 743	69 553	37 305 100
Postanweisungen.				
Inland	909 167	15 665 043	853 247	14 681 512
Nach dem Auslande	54 611	1 231 981	88 136	2 919 195
Aus dem Auslande	55 818	2 238 316		
zusammen	1 019 596	19 135 340	941 383	17 600 707

Im inländischen Verkehr wurden im Jahre 1878 auf telegraphischem Wege überwiesen 295 312 Gulden auf 3962 Postanweisungen, im Jahre 1877 247 937 Gulden auf 3151 Postanweisungen. Außerdem wurden im Inlande 441 Sparbank-Postanweisungen mit einem Betrage von 16 708 Gulden versendet, dagegen 391 Stück mit einem Betrage von 19 697 Gulden im Jahre 1877.

Einforderung von Geld auf Quittungen.

(Postauftragsbriefe.)

	1878. Stück.	1878. Betrag. Gulden.	1877. Stück.	1877. Betrag. Gulden.
Postaufträge	349 631	1 354 784	322 158	1 202 505
Hiervon wurden bezahlt	307 803	1 155 631	286 197	1 036 559
— „ blieben unbezahlt	41 828	199 153	35 961	165 946
Durchschnittsbetrag eines Auftrags		3,87		3,73

Unbestellbare Postsendungen.

An unbestellbaren Briefen kamen im Jahre 1878 59 851 (1877 62 654) zur Behandlung. Darunter befanden sich 33 402 Briefe, deren Annahme verweigert worden war, oder an gestorbene, verzogene ꝛc. Personen, sowie unabgeholte Postlagerbriefe; ferner 47 Briefe ohne Aufschrift, 300 Briefe nach fremden Ländern, nach welchen Frankirungszwang besteht, 26 102 Briefe mit unrichtiger, unleserlicher oder unvollständiger Aufschrift. Von den letztgenannten Briefen wurden 1770 an die sich meldenden Absender zurückgesandt, während 310 Stück nach Verbesserung der Aufschrift angebracht wurden. Außerdem gingen bei dem Büreau für die unbestellbaren Postsendungen 3721 Postkarten ein, darunter 2308 mit

Digitized by Google

unvollständiger oder ungenauer Aufschrift, 603 ohne Aufschrift und 810 Postkarten nach dem Auslande, deren Frankirung unterlassen worden war.

Nachfragen nach gewöhnlichen Briefen, welche während der Postbeförderung in Verlust gerathen sein sollten, wurden in 1164 Fällen gehalten; unter den vermißten Briefen sollten sich 430 mit einem Werthinhalt befunden haben. In 167 Fällen wurde der Verbleib der Briefe nachgewiesen, in den übrigen nicht. Außerdem wurden im Jahre 1878 48 Einschreibbriefe als vermißt angemeldet. Hiervon sind in Wirklichkeit nur 5 in Verlust gerathen.

Postwerthzeichen.

An die Vorsteher der Postämter wurden im Jahre 1878 folgende Sorten von Postwerthzeichen versendet:

			Stück.	Betrag. Gulden.
Freimarken	zu	½ Cent	15 254 000	76 270
	»	1 »	19 642 000	196 420
	»	2 »	1 850 600	37 012
	»	2½ »	3 306 800	82 670
	»	5 »	34 715 200	1 735 760
	»	10 »	2 466 200	246 620
	»	12½ »	3 811 600	476 450
	»	15 »	445 000	66 750
	»	20 »	403 400	80 680
	»	25 »	497 080	124 270
	»	50 »	192 960	96 480
	»	2 Gulden 50 Cent	10 000	25 000
Briefumschläge	»	5 Cent	176 825	8 841,25
	»	12½ »	10 100	1 262,50
		zusammen...	82 781 765	3 254 485,75

Finanzergebnisse.

Die Einnahmen der Postverwaltung betrugen im Jahre 1878 3 501 790 Gulden, gegen 1877 mehr 101 331; die Ausgaben beliefen sich auf 2 514 517 Gulden, oder 160 880 mehr, als im Jahre 1877. Der Ueberschuß stellte sich somit auf 987 273 Gulden gegen 1 046 822 Gulden im Jahre 1877.

Digitized by Google

81. Der Fernsprecher als öffentliches Verkehrsmittel in Frankreich.

Der Vorgang Deutschlands in der Benutzung des Fernsprechers für den öffentlichen telegraphischen Verkehr hat auffallender Weise in anderen kontinentalen Staaten keine so rasche Nachfolge gefunden, als die vortheilhaften Eigenschaften des Instrumentes — Einfachheit, Wohlfeilheit und Leichtigkeit der Bedienung, welche es zur Verwendung für den Dienst auf Nebenlinien besonders geeignet machen — dies hätten erwarten lassen. Es dürfte kaum fehlgegriffen sein, wenn man die Ursache der Bedächtigkeit in dem Vorgehen der Telegraphenverwaltungen gegenüber der neuen Erfindung auf das Bestreben der leitenden Organe zurückführt, zunächst die Erfahrungen anderer Länder abzuwarten, bevor von der eigenen Verwaltung Schritte zur endgültigen Aneignung des neuen Verkehrsmittels unternommen werden.

In Frankreich, dessen Telegraphenverwaltung seit ihrer Vereinigung mit der Post zu einem selbstständigen Zweige der Staatsverwaltung unter der Leitung des Ministers Cochery eine große Rührigkeit entfaltet, ist man, wie neuerdings verlautet, der Frage der Nutzbarmachung des Fernsprechers für die Staatstelegraphie nunmehr näher getreten. Vor Kurzem ist ein höherer französischer Telegraphenbeamter nach Deutschland entsendet worden, welchem unter Anderem auch die Aufgabe zugefallen ist, die deutschen Fernsprecheinrichtungen zum Gegenstande seines Studiums zu machen.

Noch bevor die angestellten desfallsigen Erwägungen zu bestimmten Ergebnissen in Bezug auf die Verwendung des Fernsprechers für den Telegraphendienst haben führen können, hat die französische Regierung aus einem den Bedürfnissen ihrer Telegraphenverwaltung fern stehenden Anlasse Gelegenheit gehabt, gegenüber der Frage der Zulassung telephonischer Einrichtungen in Frankreich Stellung zu nehmen.

Dem Beispiele amerikanischer und englischer Städte folgend, haben sich in Paris und in anderen größeren Städten Frankreichs Gesellschaften gebildet, welche die Herstellung telephonischer Anlagen innerhalb der betreffenden Orte zur Verbindung einzelner Häuser bz. Wohnungen untereinander beabsichtigen, und welche die Regierung zur Ausführung ihrer Unternehmungen um Genehmigung angegangen sind. Diese Gesuche haben dazu Veranlassung gegeben, die Bedingungen für die Einrichtung und den Betrieb von Fernsprechanlagen innerhalb der Städte einer grundsätzlichen Regelung zu unterwerfen. Letztere ist durch eine Verordnung des Post- und Telegraphenministers vom 26. Juni 1879 erfolgt, welcher in Gemäßheit der Gesetze vom 29. November 1850 und vom 27. Dezember 1851 zur Festsetzung der Konzessionsbedingungen im Verwaltungswege zuständig ist.

In Voraussicht der großen Bedeutung, welche der Betrieb ausgedehnter Fernsprechanlagen für den Verkehr innerhalb der betheiligten Orte zu erlangen geeignet ist, und entsprechend dem scharf ausgeprägten monopolistischen Charakter des öffentlichen Nachrichtendienstes in Frankreich[1]) hat die Telegraphenverwaltung hierbei ihr

[1]) Frankreich ist bekanntlich eines der wenigen Länder, welche das ausschließliche Vorrecht des Staates zum Betriebe der Telegraphen von vornherein durch Gesetz festgestellt und Strafbestimmungen gegen die Einrichtung von Telegraphenverbindungen ohne Ermächtigung der Regierung erlassen haben. Das französische Gesetz vom 27. Dezember 1851 bedroht Jeden,

Digitized by Google

Verfügungsrecht über das neue Verkehrsmittel im weitesten Umfange zu wahren gewußt.

Was zunächst die Anlage des für den Fernsprechdienst bestimmten Liniennetzes betrifft, so hat die Verordnung vom 26. Juni die Herstellung des äußeren Netzes der alleinigen Ausführung durch die Telegraphenverwaltung vorbehalten. Die Legung der Linien erfolgt durch Telegraphenbeamte auf Kosten der Unternehmer, welche die erforderliche Erlaubniß der städtischen Verwaltungen und der Eigenthümer, deren Grundstücke durch die Telegraphendrähte berührt werden, beizubringen haben. Etwaige Enschädigungsansprüche der Grundstücksbesitzer fallen den Gesellschaften zur Last. Die Erstattung der Kosten an Material und Arbeitslohn für die Einrichtung erfolgt auf Grund der Kostenanschläge der Verwaltung, deren Schätzungen die Unternehmer im Voraus anzuerkennen sich verpflichten müssen. Auch die Unterhaltung des Liniennetzes wird unter gleichen Bedingungen durch die Telegraphenverwaltung wahrgenommen. Als Sicherheit für die Erfüllung der Zahlungsverbindlichkeiten aus Anlaß der Herstellung und Unterhaltung der Linien haben die Unternehmer eine Kaution von 20 000 Franken bis zur Beendigung der Herstellungsarbeiten und eine solche von 5000 Franken für die Dauer des Bestehens der Unternehmung zu hinterlegen. Für die Ausführung der Einrichtungsarbeiten oder aus Anlaß etwaiger Störungen und Unterbrechungen der Linien übernimmt der Staat keine Verantwortlichkeit.

Die Einführung der Linien in das Innere der Häuser und Grundstücke sowie die Aufstellung der Apparate ist den Gesellschaften mit der Beschränkung überlassen, daß die Konstruktion der für den Dienst bestimmten Apparate der vorherigen Gutheißung durch den Post- und Telegraphenminister unterliegt, ohne dessen Zustimmung eine spätere Abänderung unzulässig ist.

Einen weitgehenden Einfluß auf die Unternehmungen hat sich die Regierung gesichert, indem sie das Tarifwesen der Regelung durch die Staatsgewalt vorbehalten hat. Die Verordnung vom 26. Juni bestimmt, daß die im Wege des Abonnements zu erhebenden Tarife und die übrigen Bedingungen des Abonnements, sowie jede spätere Aenderung der Tarife und der Abonnementsbestimmungen durch den Post- und Telegraphenminister festgesetzt werden sollen. Die Tarife müssen für alle Abonnenten auf gleicher Grundlage beruhen; jede Begünstigung Einzelner ist streng untersagt. Den Staats- und städtischen Behörden, welche mit den Linien der Gesellschaft in Verbindung stehen, kann jedoch eine Ermäßigung zugestanden werden, deren Grenze der Minister bestimmt.

Für die Ueberlassung des Restes an dem Betriebe der Fernsprechanlagen haben die Gesellschaften als Entschädigung eine Steuer im Betrage von 10 Prozent der Brutto-Einnahme, mindestens jedoch von 5000 Franken jährlich zu entrichten.

---

der ohne Genehmigung Signale von einem Orte zu einem anderen befördert, sei es durch telegraphische Apparate oder durch andere Mittel, mit Gefängniß von 1 Monat bis zu 1 Jahre und mit einer Geldstrafe von 1000 bis 10 000 Francs. In der Praxis pflegt man allerdings von der Ausübung dieses unbeschränkten Monopols abzusehen, sobald es sich nur um telegraphische Korrespondenz innerhalb abgeschlossener Besitzungen gehandelt hat. Dagegen ist zur Einrichtung von Telegraphenanlagen zwischen zwei getrennten Theilen eines und desselben Besitzthums, zwischen zwei verschiedenen Grundstücken und zu allen sonstigen lokalen Telegraphenbetriebs-Einrichtungen die Einholung der staatlichen Ermächtigung von der französischen Regierung stets beansprucht worden (vergl. die vortreffliche Studie von Paul Dupré in der von dem internationalen Telegraphenbüreau herausgegebenen Zusammenstellung der Telegraphen-Gesetzgebungen).

Digitized by Google

Gegen die Uebernahme dieser Verbindlichkeiten erlangen die Unternehmer das Recht des Korrespondenzaustausches zwischen allen mit dem Linienuetze verbundenen Niederlassungen unter einander und mit dem Centralbüreau. Diese Korrespondenz darf jedoch nur eigene Angelegenheiten der Theilnehmer zum Gegenstande haben; jede Mittheilung eines Theilnehmers zu Gunsten eines Dritten ist untersagt. Der Betrieb des Unternehmens ist der Kontrole durch den Staat unterworfen; zu diesem Zwecke haben die von dem Minister bezeichneten Beamten das Recht, jederzeit in den Kontrolbüreaus Zutritt zu erlangen und dort die für die Kontrole erforderlichen Handlungen vorzunehmen.

Die Konzession giebt den Unternehmern kein Privilegium irgend welcher Art; vielmehr können andere Gesellschaften zugelassen werden, ohne daß den früheren Unternehmungen hieraus ein Anspruch auf Entschädigung erwächst; auch behält sich der Staat das Recht vor, Fernsprechanlagen unter den ihm passend erscheinenden Bedingungen selbst in Betrieb zu nehmen.

Endlich hat sich die Regierung vorbehalten, das aus der Konzession erworbene Recht und das Eigenthum des Unternehmens jederzeit zurückzuerwerben. Der Kaufpreis soll im gütlichen Einvernehmen oder, wenn solches nicht zu Stande kommt, durch Expropriation festgesetzt werden. Alle Streitigkeiten, welche sich an die Auslegung oder Ausführung der besprochenen Verordnung knüpfen, haben im Verwaltungswege zur Entscheidung zu gelangen.

Wie hieraus hervorgeht, werden die von der französischen Regierung erlassenen Konzessionsbedingungen den in der Bildung begriffenen Privatgesellschaften für den Betrieb der Fernsprechanlagen den ausgesprochenen Charakter öffentlicher, im Auftrage des Staates handelnder Unternehmungen aufprägen. Die Regierung hat sich so weitgehende Rechte an dem Betriebe gesichert, daß den Gesellschaften die eigene Initiative in ihren Unternehmungen wesentlich benommen ist.

Obgleich die Konzessionsbedingungen wenig verlockend zur Heranziehung des Privatkapitals sind, so haben sich in Paris dennoch schon zwei Gesellschaften gebildet, welche in der französischen Hauptstadt Fernsprechanlagen zu errichten beabsichtigen. Die erstere dieser Gesellschaften, welche nach Mittheilungen französischer Zeitungen ihr Büreau in der Avenue de l'Opéra errichtet und den Preis der Jahresabonnements auf 600 Franken festgesetzt hat, ist englisch-amerikanischen Ursprunges und gedenkt das Edison'sche Telephon für ihren Betrieb einzuführen. Sie steht mit den in amerikanischen Städten und in London errichteten Telephongesellschaften in Verbindung und scheint, ebenso wie diese, in erster Linie die Ausbeutung des dem Edison'schen Telephone erworbenen Patentrechtes bezwecken zu wollen.

Eine zweite Gesellschaft hat sich unter dem Namen »Société Générale des Téléphones« gebildet und ihr Centralbüreau in der Rue Neuve-des-Petits-Champs eingerichtet. Nach Inhalt der von ihr versandten Projekte des Unternehmens beabsichtigt sie ihren Betrieb durch Fernsprecher nach dem System Gower zu unterhalten. Den Abonnenten werden folgende Leistungen versprochen. In der Wohnung jedes Theilnehmers soll ein Fernsprecher aufgestellt und mit dem Centralbüreau verbunden werden, in welchem alle Linien zusammenlaufen. Jeder Abonnent erhält eine Liste sämmtlicher übrigen Theilnehmer. Wünscht ein Abonnent mit einem anderen in Verbindung zu treten, so benachrichtigt er vermittelst seines Fernsprechers das Centralbüreau, welches die direkte Verbindung mit dem bezeichneten Korrespondenten in wenigen Sekunden herstellt. Es werden Einrichtungen ver-

Digitized by Google

sprochen, welche verhindern sollen, daß die zum Austausch kommenden Worte von Dritten belauscht werden können. Die Gesellschaft hofft in ihr Liennetz die Wohnungen von Wechselagenten, Aerzten, Banquiers, Theaterbüreaus, ferner große Magazine, Hotels, Eisenbahnen, Zeitungsredaktionen, Wagendepots, Werkstätten, Sicherheitsposten, Feuermeldestellen, große Restaurants, kurz alle bedeutenden Privatwohnungen und Geschäftsstellen hineinzuziehen, so daß man sich mit jeder dieser Stellen augenblicklich, ohne Rücksicht auf die Entfernung, in direkte und vertrauliche Verbindung setzen kann.

Der Dienst soll ohne Unterbrechung Tag und Nacht andauern.

Den Preis des Abonnements hat die Société Générale des Téléphones auf jährlich 1000 Francs festgesetzt, in welcher Summe die Kosten für Einrichtung und Unterhaltung der Linie mit inbegriffen sind. Das Abonnement wird für 5 Jahre im Voraus genommen und kann während dieser Zeit im Preise nicht erhöht werden. Etwaige Preisermäßigungen, welche im Laufe dieser Periode eintreten, sollen den Abonnenten indeß zu Gute kommen. Der Betrag für das erste Jahr ist binnen 14 Tagen nach erfolgter Einrichtung und Inbetriebsetzung der nach der Centralstation führenden Linie im Voraus zu entrichten.

So wenig nun auch zu verkennen ist, daß ein Unternehmen, wie es von den Begründern der Pariser Gesellschaft beabsichtigt wird, sich zu einem einträglichen Geschäft gestalten kann, sobald die Betheiligung an demselben erst einen größeren Umfang erreicht, so sehr ist zu bezweifeln, daß sich von vornherein eine genügende Anzahl von Theilnehmern finden wird, welche das Unternehmen finanziell aufrecht zu erhalten geeignet ist. Der Nutzen einer Fernsprechverbindung, wie deren Entwickelung den Unternehmern der Société Générale des Téléphones vorschwebt, wird sich für den einzelnen Abonnenten offenbar erst dann in entsprechendem Maße fühlbar machen, wenn das Netz der Verbindungen eine weite Ausdehnung erlangt hat und eine direkte Verbindung mit einer großen Anzahl von Korrespondenten herstellt, dergestalt, daß die von dem Abonnenten in Gestalt seines Beitrages aufzuwendenden Kosten mit den Ersparnissen und Vortheilen, welche ihm die neue Verkehrseinrichtung gewährt, in annähernd gleichem Verhältnisse stehen. Bei Berücksichtigung dieses Umstandes ist der beträchtliche Abonnementspreis von 1000 Francs jedenfalls wenig dazu angethan, eine rege Betheiligung zu fördern, zumal in einer Stadt, in welcher, wie in Paris, für den Schnellverkehr durch Rohrpost und Telegraphie die vollkommensten Einrichtungen schon getroffen sind. Wie verlautet, sollen denn auch die Pariser mit ihren Abonnements-Anmeldungen sich sehr zurückhaltend zeigen.

Wenngleich die beabsichtigten Fernsprechunternehmungen volle Aufmerksamkeit verdienen, so dürften sie aus den angegebenen Gründen zu einer größeren Ausbreitung vorläufig wohl kaum gelangen und günstigsten Falls erst eines längeren Zeitraumes des Bestehens bedürfen, um allgemeinere Betheiligung zu finden. Ist dagegen die Entwickelung erst soweit vorgeschritten, daß die Ausdehnung des Fernsprechbetriebes sich auf einen beträchtlichen Theil der Verkehrsbeziehungen erstreckt, so kann allerdings eine tiefeingreifende Rückwirkung auf die Gestaltung des gesammten Verkehrslebens der betheiligten Orte nicht ausbleiben. Die französische Regierung begeht daher zweifellos einen Akt weiser Vorsicht, indem sie bei der Konzessionirung der Unternehmungen sich ihren vollen Einfluß auf deren Betrieb und auf die Entwickelung des neuen Verkehrsmittels sicher stellt.

Digitized by Google

Es wird zum Schluß ein Hinweis auf die guten Erfolge nicht ohne Interesse sein, welche die deutsche Telegraphenverwaltung mit dem Fernsprecher durch dessen Einführung zum Ersatze des Morseapparates als telegraphisches Korrespondenzmittel erzielt hat. Bis Ende September waren bereits 685 Orte unter Benutzung dieses Apparates an das Telegraphennetz angeschlossen, welche ohne dessen Einführung der Segnungen des unmittelbaren telegraphischen Verkehrs zum großen Theile nicht hätten theilhaftig werden können. Die Fernsprechämter leisten dem Publikum gegenüber dieselben Dienste, wie alle übrigen Telegraphenämter, während ihre Unterhaltung mit weit geringeren Kosten, als diejenige der Telegraphenämter mit Morsebetrieb, verbunden ist. Auf Entfernungen bis zu etwa 75 km wird noch eine zuverlässige Uebermittelung von Telegrammen erzielt.

Die französische Telegraphenverwaltung würde sicherlich gleiche Erfolge zu verzeichnen haben, wenn sie dazu überginge, bei der Erweiterung ihres Netzes durch den Ausbau von Nebenlinien sich künftig ebenfalls des Fernsprechers zum Ersatze für das Morseapparatsystem zu bedienen.

---

82. Talander's Reisehandbuch.

Von Herrn Ober-Postsekretär Schück in Danzig.

Das Archiv für Post und Telegraphie hat wiederholt Mittheilungen über Reisehandbücher aus älterer Zeit gebracht, und so den Nachweis geliefert, daß die Literatur auf diesem Gebiet ihren Ursprung um mehrere Jahrhunderte zurückdatirt. Jene Handbücher haben ein allgemeines historisches und geographisches Interesse, im Besonderen aber enthalten solche Werke manches Material für die Geschichte der Verkehrsmittel.

Eines jener Handbücher, zwei ziemlich starke Bände umfassend, trägt den Titel »Die Curieusen und Historischen Reisen durch Europa.«

Das Buch ist von Talander aus dem Französischen übertragen und 1699 bei Ludwig Gleditsch in Leipzig erschienen.

Das Handbuch dient als Führer bei Reisen durch Frankreich, Spanien, Portugal, Italien, die Niederlande, Deutschland, die Schweiz, Rußland und Polen. Mittheilungen über die Geschichte, die Staatsverfassung, die Sitten und Gebräuche der Völker wechseln mit Angaben über die Sehenswürdigkeiten der größeren Orte und anderen für den Reisenden wichtigen Nachrichten. Meilenzeiger und die Angabe der öffentlichen Verkehrsmittel machen das Buch zum Gebrauch geeigneter. Trotz der breiten Ausdrucksweise, an welcher das Buch leidet, ist es doch vielfach interessant, und in politischer Beziehung mit einem gewissen Freimuth geschrieben. An dieser Stelle müssen wir uns beschränken, Mittheilungen über denjenigen Theil des Inhaltes zu machen, welcher die öffentlichen Verkehrsanstalten behandelt.

Bei der Beschreibung der Stadt London wird Folgendes über das Postwesen berichtet: »Der Dienstag und Freitag ist zum Posttage vor die fremden Länder, als Teutschland, Spanien, Franckreich ꝛc. bestimmt, und kan man biß des Nachts dreyviertel auff zwölff Uhr noch Briefe in die große Post eingeben. Aber wer nach Mitternacht noch etwas bringet, der muß was vor die Mühwaltung geben, wenn

Digitized by Google

wieder auffgemachet werden soll. Die Post gehet ohngefähr früh umb zwey Uhr hinweg, und langet zweymal die Woche zu Hartwich an, alwo das Paquetboot nach Holland passiret, und in Friedenszeiten auch nach Franckreich, das dann in 24 Stunden, ja offt, wenn der Wind gut ist, in 12 bis 15 Stunden geschiehet. — Montags und Freytags sollen die Holländischen Posten in London seyn; aber wie der Wind nicht allezeit gleich, so kan man sich niemahls einer so richtigen Zeit ihrer Ankunfft versichern. Durch die gantze Stadt London seynd solche kleine Post-Stuben, allwo man eine Sou giebt und den Brieff einhändiget, der dann in das Ober-Postamt von da gelieffert wird. Ja man trifft die zwey Nächte, daß die Post fortreiset, Leutte auff der Straße mit einem Glöcklein und mit einer Laterne an, die die Brieffe von einem abnehmen und sie vor Mitternacht ins Oberposthaus tragen, denen man dann vor ihre Mühwaltung einen Stüber giebt. — Zur Bequemlichkeit der Kauffleute, welche in der Stadt sind, oder auff dem Lande in ihren Lusthäusern, welche biß zehn Meilen umb London herum liegen, hat man viele kleine Posthäuser angeleget, die man »penny-post-office« nennet, wohin man die ihnen zukommende Brieffe bringet. Da giebt man einen Penny (das ist einen Sou oder Stüber) und schicket diese Circular-Brieffe Vormittags umb 6, 8, 10, 12 und des Nachmittags umb 2, 4, 6 und umb 8 Uhr. Also daß man in zwey Stunden von einem Ende der Stadt biß zum andern Antwort haben kann, und eben selbigen Tag anoch von denenjenigen, die sich auff dem Lande befinden, welches überaus bequem ist. Wenn man gerne einen Brieff oder Paquet will bestellet haben, so lieffern die Brieff-Träger von diesen penny-post-office solche gantz treulich und vor ein geringes Trinckgeldt denjenigen ein, an welchen es gehöret. Vor einen blossen Brieff, der aus Holland kömmt, giebt man 8 Sous (8 Stüber) und also nach Proportion von denen andern. Und wenn ohngefehr man auch ein Paquet Brieffe sendet, und man es in dem Postamte höher als es seyn soll, taxiret hat, so giebt man euch euer Geld wieder, wenn ihr zurückkehrt, und ihnen den Irrthumb zeiget. Wenn ihr in Teutschland schreibet, so müßt ihr zwölff Sous zahlen, euren Brieff in dem Oberpostamte dadurch franco zu machen.«

Nach den vorstehenden Mittheilungen stellen sich die Posteinrichtungen in England zu Ende des siebenzehnten Jahrhunderts schon ziemlich entwickelt dar. Die Schilderungen Talauder's zeigen in London ein Penny-Porto, die Stadtpost-Bestellung, die Einsammlung von Briefen und die Eilboten in Anwendung.

Der Abschnitt über Deutschland ist kurz und zeigt das absprechende Urtheil des Franzosen. Der Posteinrichtungen ist gar nicht gedacht. Von einigem Interesse ist die Bemerkung über deutsche Wirthshäuser:

»Diese Wirthshäuser bestehen gemeiniglich nur in zwey großen Gemächern vor die Frembden. Das eine, so eine Stube, und darinnen viele Tische, wobey man sich zum speisen einfindet. Das andere aber, wo alle Gäste insgesamt schlaffen, so wohl das Manns- als das Weibervolck, ohne daß eines das andere kennet, und stehen die Betten gantz nahe bey einander.«

Der Uebersetzer macht dazu die Anmerkung: »Waß ein wenig ein Wirthshaus ist, hat mehr Gemächer, dahinein man die Frembden quartieret, und seyn es nur die Fuhrleute und das gemeine Volck, so in einer Stube beysammen schläft.«

Bei der Beschreibung von Amsterdam heißt es: »Die besten und einträglichsten Ämter in Amsterdam seynd die Posten; denn alles was sie eintragen, gehöret denen Postmeistern, und geben sie allein die Unkosten zu denen Kurieren. Sie

Digitized by Google

seynd in viele Post-Häuser eingetheilet, deren vornehmbste vier bis fünf Postbediente haben.«

Dem Abschnitt »Holland« ist ein umfangreiches Verzeichniß der durch Pferde gezogenen Schifflein oder Baquen (Treckschuiten) beigefügt. Die Personenschiffe und Frachtschiffe sind getrennt. Dem Personenverkehr dienen eine große Zahl von Barken, mit regelmäßigen Abgangs- und Ankunftszeiten. Einzelne Orte haben täglich sieben- bis achtmalige Verbindung mit einander, so kursirte die Barke zwischen Amsterdam und Harlem alle Stunden des Tages.

Ueber die Posten in Polen und Rußland wird in dem vorliegenden Reisehandbuche Folgendes mitgetheilt: »Was die Post belanget, so dienet selbige zu nichts, als daß sie Brieffe und Packet überbringet. Sie wurde unter der Regierung König Wladislai IV. im Jahre 1647 angeleget. Denn vor derselbigen Zeit wurden die Königlichen Ordren durch die Edelleute vom Hoffe überbracht, welche von denen Starosten, durch welche ihr Gebiet sie gingen, mußten fortgeschaffet werden. Jammi heißen in Russland angeordnete Oerter allwo bestallte Leute wohnen, welche zum Dienst der Fürsten Postpferde und Wägen fertig halten, die sie bey Gelegenheit auch an andre verheiren.«

Aus anderen Quellen ist uns bekannt, daß die Einrichtung der Posten in Polen 1647 von einem Genueser, de Gratta, bewirkt wurde. Es wurden Postämter in Warschau, Lemberg, Wilna und Kiew errichtet. Die Korrespondenz in Staats- und geistlichen Sachen war portofrei. Die fahrenden Posten gingen für Rechnung der Postmeister. Ein Brief innerhalb des Landes kostete 1 Szostack (20 Pf.).

Die beiden Theile des Werkes sind mit Titelkupfern geziert. Dem ersten Bande ist ein Kupferstich vorangestellt, welcher die verschiedenen Völkerrassen der Erde bringt, vor dem zweiten Theile befindet sich eine weibliche Figur mit den Symbolen der Herrschaft.

II. Kleine Mittheilungen.

Verleihung der Korporationsrechte an die Post-Spar- und Vorschußvereine zu Straßburg im Elsaß und Metz. Das Streben der Reichs-Postverwaltung, den in den einzelnen Ober-Postdirectionsbezirken bestehenden Spar- und Vorschußvereinen von Angehörigen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung zur weiteren Ausdehnung und Befestigung ihrer Wirksamkeit die Rechte von juristischen Persönlichkeiten zu erwirken, ist auch für die Vereine in Straßburg und Metz von günstigem Erfolge begleitet gewesen. Die Allerhöchste Verordnung, durch welche die Verleihung der Korporationsrechte an die genannten Vereine stattgefunden hat, bringen wir nachstehend zum Abdruck:

»Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden Deutscher Kaiser, König von Preußen ꝛc. ꝛc.

verordnen im Namen des Reichs, auf den Vorschlag des Reichskanzlers, für Elsaß-Lothringen was folgt:

Artikel 1.

Der zu Straßburg bestehende Spar- und Vorschußverein von Angehörigen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung im Bezirke der Kaiserlichen Ober-Post-

Digitized by Google

direction zu Straßburg und der zu Metz bestehende Spar- und Vorschußverein von Angehörigen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung im Bezirke der Kaiserlichen Ober-Postdirection zu Metz werden für gemeinnützige Anstalten mit juristischer Persönlichkeit erklärt.

Artikel 2.

Die anliegenden Statute dieser Vereine werden genehmigt.

Artikel 3.

Der Reichskanzler ist mit der Ausführung dieser Verordnung beauftragt.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Kaiserlichen Insiegel.

Gegeben Berlin, den 17. September 1879.

(L. S.) gez. Wilhelm.«

Einführung des Postauftragsverfahrens und des Vertriebes der Zeitungen durch die Post in Frankreich. Die am 15. Juni d. J. in Frankreich eingeführten Gesetze, durch welche die Post zum Vertrieb der Zeitungen und zur Einziehung von Geldbeträgen auf Wechsel ꝛc. für Rechnung von Privatpersonen ermächtigt worden ist, haben sich, wie wir einer Mittheilung der Revue des Postes et Télégraphes entnehmen, in den ersten 2½ Monaten ihres Bestehens durchaus bewährt und versprechen die günstigsten Erfolge. In der Zeit vom 15. Juni bis zum 31. August sind 132 000 Wechsel ꝛc., welche einen Werth von 2 800 000 Frs. darstellen, der Post zur Einziehung übergeben worden. Hiervon sind 2 050 000 Frs. wirklich zur Einziehung gelangt, 750 000 Frs. jedoch unbezahlt geblieben. Die den Beamten für diese Mühwaltung gewährte Vergütung hat 13 804 Frs. betragen. Nach einer zur Beurtheilung der Geschäftsentwickelung bewirkten amtlichen Zusammenstellung sind

in der letzten Hälfte des Juni	.....	16 000	Postaufträge,
» » ersten » » Juli	.....	22 000	»
» » zweiten » » »	.....	30 000	»
» » ersten » » August	.....	32 000	»
» » zweiten » » »	.....	31 000	»

der Post zur Einziehung der bezüglichen Geldbeträge übergeben worden. Diese Aufstellung läßt die fortschreitende Ausdehnung der Einrichtung erkennen; nur in der zweiten Hälfte des August, der Zeit der Ferien und Reisen, hat sich eine Abnahme in der Zahl der Aufträge bemerkbar gemacht.

Die zweite, den Vertrieb der Zeitungen betreffende Einrichtung hat kein ungünstigeres Ergebniß geliefert. Vom 15. Juni bis zum 31. August hat die Post 36 545 Zeitungsbestellungen ausgeführt, welche einen Geldumsatz von 503 500 Frs. darstellen.

Zur Vervollständigung der zuerst erwähnten Einrichtung geht der Minister Cochery mit der Absicht um, für die Post die Berechtigung zur Erhebung von Protesten bezüglich derjenigen Wechsel, welche der Post zur Einziehung übergeben worden sind, zu erwirken. Zu diesem Zwecke hat derselbe bereits die erforderlichen Schritte gethan, um einen Gesetzentwurf zur Vorlage zu bringen, durch welchen die Frist, in der die Aufnahme der Wechselproteste erfolgen muß, um 24 Stunden verlängert wird. Alle Handelskammern, welche hierüber befragt worden sind, haben sich

Digitized by Google

günstig über diese Einrichtung ausgesprochen und interessiren sich lebhaft für die Durchführung derselben. Sollte diese Freistverlängerung gewährt werden, so wird sich voraussichtlich die Zahl der Postaufträge vervierfachen.

Verbessertes Galvanometer von Bramão. Wie wir dem Journal télégraphique entnehmen, ist es dem portugiesischen Telegraphen-Ingenieur Bramão gelungen, unter Anwendung eines ganz neuen Konstruktionsprinzipes ein Galvanometer herzustellen, welches vor allen anderen bisher zur Verwendung gekommenen Instrumenten dieser Art in Bezug auf Zuverlässigkeit und Empfindlichkeit große Vorzüge besitzen soll. Die im Ganzen recht einfache Einrichtung ist folgende. Zwei hohle Messingcylinder von 25 cm Höhe und 5 cm Durchmesser sind in einem Abstande von 1 bis 2 cm auf einer isolirenden Unterlage senkrecht befestigt. In dem durch Glaswände geschützten Zwischenraume ist ein sehr kleiner Magnet an einem Coconfaden aufgehängt. In einem der beiden Cylinder befindet sich ein schraubenförmig gewundener isolirter Kupferdraht (Solenoid), durch welchen der zu messende Strom hindurchgeführt wird. Sofern der Apparat als Differenzialgalvanometer benutzt werden soll, ist auch in den anderen der beiden Cylinder ein Solenoid von ganz gleicher Beschaffenheit eingelassen und die Einrichtung dergestalt getroffen, daß der Strom zwischen beiden sich theilt.

In dem ersteren Falle wird der Magnet senkrecht zur Achse des Solenoids eingestellt. Derselbe erfährt, gleichviel wie stark der durch das Solenoid hindurchgehende Strom ist, keine Ablenkung, sobald seine Schwingungsebene mit der neutralen Ebene des Solenoids zusammenfällt; wird indeß das Solenoid in der Richtung seiner Achse verschoben, so daß die beiden Ebenen nicht mehr zusammenfallen, so wird der Magnet nach rechts oder links abgelenkt, je nachdem die neutrale Ebene des Solenoids bei jener Verschiebung über oder unter die Schwingungsebene des Magneten zu liegen kommt. Die Nadelablenkungen sind der Entfernung der beiden Ebenen von einander proportionirt. Der Apparat ist mithin als ein Universal-Galvanometer im wahren Sinne des Worts anzusehen, dessen Empfindlichkeit nach Belieben von Null bis zu einem gewissen Maximum gesteigert werden kann.

Im zweiten Falle wird der Magnet so aufgehängt, daß der Coconfaden mit den Achsen der beiden Solenoide in einer und derselben Ebene liegt. Die Schwingungsebene befindet sich alsdann in der Ebene der Maximalwirkung der beiden Solenoide, wenn man den sich theilenden Strom in die letzteren so eintreten läßt, daß die Solenoide dem Magnete gleiche Pole zukehren. Haben die Zweigströme gleiche Stärke, so bleibt die Nadel auf dem Nullpunkte; schaltet man hingegen in den einen Zweig einen Widerstand ein, so wird das Gleichgewicht aufgehoben und es erfolgt eine Ablenkung der Nadel. Durch Verschiebung des einen der beiden Solenoide läßt sich das Gleichgewicht wieder herstellen und die Nadel auf den Nullpunkt zurückführen. Nach der Größe jener Verschiebung kann alsdann auf Grund einer an dem Apparate angebrachten Skala die Größe des Widerstandes genau festgestellt werden.

Erweiterte Benutzung des Fernsprechers in Amerika. Dem »Scientific American« zufolge geht man in Nordamerika neuerdings mit der Absicht um, auf den in den größeren Städten zur Zeit bestehenden Feuer-Telegraphenleitungen allgemein den Fernsprechbetrieb einzuführen.

Digitized by Google

Zeitball-Einrichtung auf Java. Am 1. Juni d. J. ist auf Java im Kampong (Distrikt) Bodjong, westlich von dem Hafenplatz Anjer, ein Zeitball in Wirksamkeit gesetzt. Der Zeitballthurm hat 15 m Höhe, ist rund und steht nahe am Strande N. z. W., 32 m vom Leuchtthurm entfernt. Der Zeitball fällt einmal des Tages und zwar um: 0 Stunde, 0 Minute, 0 Sekunde mittlerer Zeit Java oder 16 Stunden 56 Minuten 30 Sekunden mittlerer Zeit Greenwich und außerdem baldmöglichst jedes Mal, sobald von Bord eines in der Nähe befindlichen Schiffes nach der Zeit mittels Flaggensignals des internationalen Signalbuches gefragt wird. Ein derartiges Signal wird alsdann vom Strande aus in der Weise beantwortet, daß man an einer neben dem Zeitballthurme aufgestellten Flaggenstange ein Gegensignal hißt und ebenfalls mittels Flaggensignals dem betreffenden Schiffe genau die Zeit angiebt, zu welcher der Zeitball fallen wird. Der auf dem Zeitballthurm aufgestellte Signalapparat ist von Eisen, 21 m von der ebenen Erde entfernt und besteht aus einem Gerippe, welches drei um die Horizontalachse bewegbare, rostförmig gearbeitete Klappen trägt, die mittels einer gekuppelten Zugstange im Zeitballthurm aufrecht gestellt werden, und zwar eine mit der Front nach der Rhede Anjer oder Nordosten, eine nach Nordwesten und die dritte nach Südwesten, und die zu dem betreffenden Zeitpunkte alle zugleich gesenkt werden. Diese Klappen werden fünf Minuten vor dem bezüglichen Zeitpunkt schräg unter 45° oder theilweise sichtbar, zwei Minuten vor dem zu gebenden Signal in vertikalen Stand, gänzlich sichtbar aufrecht gestellt. Mit Eintritt des richtigen Momentes senken sie sich in die horizontale Lage.

Das im Zeitballthurme aufgestellte Pendeluhrwerk wird mit Hülfe der Sonnenbeobachtung auf dem Kunsthorizonte kontrolirt. Die Zeitball-Einrichtung steht unter der Verwaltung des Marine-Departements zu Batavia.

Vorschlag einer Schiffseisenbahn über die Landenge von Panama. Während das neuerdings von Ferdinand v. Lesseps in die Hand genommene Projekt eines Panama-Kanals bereits in seinen ersten Anfängen mit den bedeutendsten Schwierigkeiten zu kämpfen hat, und auch der Bau des von der Unionsregierung befürworteten Kanals durch den Nicaragua-See keineswegs gesichert erscheint, hat sich die Zahl der auf Herstellung einer interoceanischen Verbindung in Centralamerika gerichteten Vorschläge neuerdings durch den Plan des Kapitäns Eads, eine Schiffseisenbahn über den Isthmus von Panama zu legen, auf unerwartete Weise vermehrt. Eads, dessen Name durch die Regulirung der Mississippimündung berühmt geworden ist, berechnet, daß die Ausführung des Panama-Kanals 700 bis 800 Millionen Mark kosten und 15 bis 25 Jahre dauern würde, und schlägt deshalb vor, eine Eisenbahn mit vier bis fünf Schienengeleisen zu bauen, auf welcher die größten Schiffe mit der ganzen Ladung in 24 Stunden über die Landenge von Panama transportirt werden können. Die Schiffe sollen durch eine Art Schleuse auf einen Fahrstuhl gehoben und ebenso wieder ins Meer hinabgelassen werden. Die Erbauung einer solchen Bahn und die Herstellung des Fahrstuhls würde nach Eads Angaben etwa 200 Millionen Mark kosten und eine Bauzeit von vielleicht vier Jahren erfordern.

Digitized by Google

Der Eiderkanal. Zu der seit langer Zeit angeregten Herstellung eines Eiderkanals ist nach einer Mittheilung in der Kieler Zeitung nunmehr die Ausarbeitung zweier Projekte in Angriff genommen worden. Das eine hat nur das Ziel einer Geradelegung bz. Verkürzung des Fahrwassers der Eider im Auge unter Beibehaltung der jetzigen Tiefe (3 m) des alten schleswig-holsteinischen Kanals, sowie der bestehenden Schleusen, welche blos etwas verlängert werden sollen; nach dem zweiten Projekte soll die Eider selbst verbessert werden, der jetzige Kanal eine Tiefe von 4½ m und die Schleusen sowie der Kanal eine derartige Erweiterung erhalten, daß Schiffe von 80 m Länge bequem hindurchfahren können. Zu den Vorarbeiten dieser beiden Projekte, namentlich auch zur annähernden Ermittelung der für jedes derselben erforderlichen Kosten, sind 16 000 Mark seitens der preußischen Staatsregierung bewilligt worden, welche der Vervollkommnung dieses Verkehrsweges ihre Aufmerksamkeit zugewendet und in den letzten drei Jahren insgesammt fast ½ Million Mark für die Verbesserung der Eidermündung zur Verfügung gestellt hat.

Die fünfte geneigte Ebene im Elbing-Oberländischen Kanal, welche an die Stelle der beim Durchbruch durch den nördlichen hohen Abhang des oberländischen Hochplateaus nach der Ebene des Drausensees bezw. nach Elbing zu bestehenden fünf Schiffsschleusen treten wird, ist im Bau beinahe beendet. Damit sind nicht nur jene interessanten Bauwerke, die vier geneigten Ebenen, welche im Elbing-Oberländischen Kanal als die ersten und, soviel bekannt, noch jetzt einzigen ihrer Art in Deutschland, in den fünfziger Jahren dieses Jahrhunderts angelegt wurden, um eine fünfte vermehrt, sondern es ist auch ein weiterer wichtiger Schritt zum Ausbau jener Wasserstraße geschehen, welche noch jetzt und trotz der durch die Eisenbahnen begründeten Konkurrenz eine wichtige und billige Verkehrsstraße bildet. Der Kanal, welcher in einer Gesammtlänge von etwa 195 km die landschaftlich schönen und fruchtbaren Flächen des Oberlandes unter Benutzung der vielen großen Seen dieses Plateaus dem Verkehr aufschließt und einen vorzüglichen Absatzweg namentlich für das Holz der sehr umfangreichen fiskalischen und Privatforsten jener Gegend bildet, wird alsdann nach Elbing zu keine Schleuse mehr haben und der Schiffsverkehr dadurch erleichtert und beschleunigt werden. Die zeitraubende Füllung und Leerung der Schleusenkammern fällt fort. Die Auffahrt und die Befestigung der Kanalboote auf dem unter Wasser auf Schienen ruhenden Wagen, welcher, durch seitwärts stehende Maschinen in Bewegung gesetzt, die Boote aus dem Oberwasser der geneigten Ebene aufhebt, sie über eine den Kanal schließende Höhe führt und in ein etwa 20 m tieferes Unterwasser wieder absetzt, wo die Boote, sobald sie vom Wasser getragen werden können, vom Wagen gelöst werden und ihre Fahrt fortsetzen, — diese Manipulation beansprucht nur wenige Minuten. Auch die Mehrkosten, welche die Unterhaltung der fünf Schleusen gegen die Unterhaltung der an ihre Stelle tretenden einen geneigten Ebene erforderte, werden fortfallen.

(Baug. Ztg.)

Digitized by Google

III. Zeitschriften-Ueberschau.

1) **Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten. Nr. 42. Berlin, 17. Oktober 1879.

Eisenbahngut und Postpacket. — Die Versorgung der Hinterbliebenen von Reichsbeamten. — Verkehrsnachrichten. — Dienstuniform der Post- und Telegraphenbeamten. — Personalnachrichten. — Betriebswesen. — Kleine Mittheilungen. — Korrespondenzen. — Ausland. — Vermischtes. — Redaktionsschalter. — Feuilleton.

2) **Das Ausland.** Ueberschau der neuesten Forschungen auf dem Gebiete der Natur-, Erd- und Völkerkunde. Von Fr. v. Hellwald. Nr. 40. Stuttgart, 6. Oktober 1879.

Moderner Ebionismus. Von Dr. Rudolf Kleinpaul. — Neue populäre geographische Schriften. II. — Ueber die Milchstraße. — Die Kriterien für die Verwandschaft der Sprachen. — Malthusianismus und Ehefrequenz. — Vom Büchertisch. — Zeit und Zeitmaße in China. — Bevölkerungs-Statistisches aus Canada.

3) **Monatshefte zur Statistik des Deutschen Reichs.** Herausgegeben vom Kaiserlichen Statistischen Amt. Augustheft. 1879.

Das Salz im deutschen Zollgebiete. Produktion und Konsumtion, Besteuerung und steuerfreie Ablassung, sowie Einfuhr und Ausfuhr von Salz für 1878/79. — Einfuhr der hauptsächlichsten britischen und irischen Roherzeugnisse und Fabrikate nach Deutschland, Januar bis August 1879. — Geschäftsstatistik der Zollverwaltung des Deutschen Reichs für 1878/79. — Durchschnittspreise wichtiger Waaren im Großhandel. August 1879. — Nachweisung statistischer Literatur. — Ein- und Ausfuhr der wichtigeren Waarenartikel im deutschen Zollgebiete, Januar bis August 1879. — Uebersicht über die von den Rübenzucker-Fabrikanten des deutschen Zollgebiets versteuerten Rübenmengen, sowie über die Einfuhr und Ausfuhr von Zucker. August 1879.

4) **Telegraphisches in verschiedenen Zeitschriften.**

The Electrician. Vol. III. No. 19.

On recent advances in electric lighting, by J. N. Shoolbred. — The use of proper nams in code telegrams. — On the constancy of capacity of certain accumulators.

No. 20.

Crossley's Compound microphones. — The telephone used to measure resistances. — Military telegraphy. — Notes on Mr. Willoughby Smith's paper upon »The working of long submarine cables«. (Continuation.)

Journal of the telegraph. Vol. XII. No. 283.

Correlation of heat, light, electricity and motion. — Experimental researches into means of preventing induction upon lateral wires.

L'Electricité. 2e Série. No. 17.

Le cable transatlantique français.

No. 18.

La téléphonie publique à Paris. — Sur les paratonnerres des appareils télégraphiques.

Herausgegeben im Auftrage der Kaiserlichen Post- und Telegraphenverwaltung. Gedruckt Berlin in der Reichsdruckerei.

Digitized by Google

Archiv für Post und Telegraphie.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

№ 21. Berlin, November. 1879.

Inhalt: I. Aktenstücke und Aufsätze: 83. Die Ergebnisse der internationalen Telegraphenkonferenz in London. — 84. Erkenntniß des Königlichen Gerichtshofes zur Entscheidung der Kompetenzkonflikte. — 85. Das württembergische Postwesen im Jahre 1877,78. — 86. Neuerwerbungen des Museums der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung. — 87. Die Berliner Briefbestellung vor hundert Jahren.

II. Kleine Mittheilungen: Jahresbericht über das englische Telegraphenwesen. — Der Fernsprecher in England. — Eröffnung einer russisch-persischen Telegraphenlinie. — Die neue Eisenbahnbrücke über die Weichsel bei Graudenz. — Die höchsten Bahnen der Welt. — Eisenbahnen in Japan. — Die Fortschritte der deutschen Lebensversicherungsanstalten im Jahre 1878. — Sprachfunden im amtlichen Schriftverkehr. — Przewalski's Entdeckungsreisen in Central-Asien. — J. G. Bennett's Polarexpedition.

III. Zeitschriften-Ueberschau.

I. Aktenstücke und Aufsätze.

83. Die Ergebnisse der internationalen Telegraphenkonferenz in London.

I.

Die in der Zeit vom 10. Juni bis zum 28. Juli in London versammelt gewesene internationale Telegraphenkonferenz, zu welcher alle Telegraphenverwaltungen Europas, sowie diejenigen von Japan, Britisch-Indien und den britischen Kolonien Viktoria, Südaustralien und Neu-Seeland Delegirte entsandt hatten, hat sich, im Gegensatze zu ihren Vorgängerinnen, nicht vorzugsweise mit Fragen von technischer Bedeutung zu beschäftigen gehabt, sondern ist in erster Linie berufen gewesen, eine Umgestaltung des internationalen Tarifwesens anzubahnen.

Abgesehen von der großen Anzahl und der Verschiedenartigkeit der gegenwärtig innerhalb des internationalen Telegraphenvereins bestehenden Tarife, deren jedes Land zur Zeit für jedes andere der Vereinsländer einen oder mehrere besitzt, sind dieselben, namentlich soweit größere Entfernungen in Frage kommen, fast durch-

Digitized by Google

weg viel zu hoch bemessen und entsprechen in Folge dessen nicht mehr den heutigen Verkehrsbedürfnissen.

Von hervorragender Bedeutung für die Neugestaltung des Tarifwesens war daher ein von der Telegraphenverwaltung des Deutschen Reichs der Londoner Konferenz unterbreiteter Vorschlag, welcher im Interesse der Hebung und Erleichterung des internationalen Depeschenverkehrs hauptsächlich die Beseitigung der verschiedenen Tarife im Verkehr der europäischen Länder untereinander, die Einführung eines auf rationeller Grundlage beruhenden, mäßig bemessenen Einheitstarifes und endlich die Vereinfachung bz. Beseitigung der Abrechnungen bezweckte. Im Einzelnen lautete der Vorschlag, wie folgt:

I. Der Tarif für das internationale europäische Telegramm setzt sich zusammen:

a) aus einer festen Gebühr von 50 Centimen (Grundtaxe),

b) aus einer Gebühr von 20 Centimen für jedes Wort.

II. Soweit Seebeförderungen mittels Kabels in Frage kommen, kann eine Zuschlaggebühr im Maximum von 10 Centimen für jedes Wort erhoben werden.

III. Jede Verwaltung bezieht ungetheilt die Gesammtgebühren für die aus ihrem Gebiete herrührenden Telegramme und bestreitet daraus die etwaigen Kosten für den Land- bz. Seetransit.

IV. Die Transitgebühr beträgt:

A. Landtransit.

1. Für Belgien, Dänemark, Griechenland, Luxemburg, Norwegen, Niederland, Portugal, Rumänien, Serbien und Schweiz 2 Centimen für jedes Wort;
2. für Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Spanien, Frankreich, England, Italien, Rußland, Schweden und Türkei 4 Centimen für jedes Wort. Letztere Gebühr kann von der transitleistenden Verwaltung für einzelne Transitlinien auf 2 Centimen ermäßigt werden.

B. Seetransit.

1. Für Entfernungen bis zu 300 Seemeilen 5 Centimen für jedes Wort;
2. für größere Entfernungen 10 Centimen für jedes Wort.

Die Land- bezw. See-Transitgebühren dürfen auf keinen Fall die bisherigen Sätze übersteigen.

V. Zwischen je 2 benachbarten Ländern kann im gemeinsamen Einverständniß die Wortgebühr von 20 auf 10 Centimen ermäßigt werden.

In den Motiven war u. A. darauf hingewiesen, daß eine allgemeine, vertragsmäßige Regelung des internationalen Tarifwesens und die Aufstellung eines bestimmten Grundsatzes für die in Anwendung zu bringenden Taxen bisher nicht stattgefunden habe. Letztere seien vielmehr je nach Lage der Einzelfälle, und wesentlich beeinflußt durch Konkurrenzrücksichten, auf reglementarischem Wege im Einverständniß der bei jedem einzelnen Tarife interessirten Verwaltungen, theilweise unter künstlichen Kombinationen, zu Stande gekommen, oder auch nur zwischen je 2 Verwaltungen vereinbart worden. Abgesehen von der hierdurch herbeigeführten Vielköpfigkeit des Tarifwesens sei, was die Höhe der einzelnen Tarife anbelange, im Prinzipe zwar allgemein der Grundsatz als richtig angesehen worden,

Digitized by Google

daß die Tarife möglichst auf einen die Selbstkosten der Verwaltungen deckenden, vielleicht auch einen mäßigen Ueberschuß gewährenden Betrag zu normiren seien; immerhin habe sich daneben eine Strömung geltend gemacht, welche auf möglichst hohe Ueberschüsse aus dem internationalen Verkehr zu Gunsten der internen Telegramme abziele. Gerade hierdurch werde indeß den höheren Zwecken der Telegraphie, der Mitträgerin und Beförderin der auf die Annäherung der Nationen gerichteten Bestrebungen, wesentlich entgegengewirkt. Eine durchgreifende, den gegenwärtigen Verkehrsverhältnissen Rechnung tragende Umgestaltung des Tarifwesens werde aber nur dann zu erzielen sein, wenn ein mäßig bemessener Einheitstarif für ein möglichst großes Gebiet, wenigstens für alle europäischen Länder, zur Einführung gelange. Der der Konferenz unterbreitete Vorschlag sei darauf berechnet, eine solche Umgestaltung ins Werk zu setzen.

Die fakultative Ermäßigung der Wortgebühr von 20 auf 10 Centimen für den gegenseitigen Verkehr von 2 angrenzenden Ländern erschien nothwendig zur Vermeidung von Härten in denjenigen Fällen, wo etwa für einzelne Korrespondenzen bereits billigere Taxen bestehen, als sich nach dem in Vorschlag gebrachten Einheitstarife ergeben. Eine besondere Bestimmung wegen Erhebung einer Zuschlagsgebühr für Seebeförderungen mittels Kabels war mit Rücksicht darauf vorgesehen, daß bei einzelnen Verwaltungen die auf die Seebeförderung entfallenden Kosten sich sehr erheblich stellen. Dabei wurde es wegen der Verschiedenartigkeit der in Betracht zu ziehenden Verhältnisse für zweckmäßig erachtet, den einzelnen Verwaltungen zu überlassen, ob sie eine Zuschlagsgebühr (bis zum Meistbetrage von 10 Centimen) erheben wollen oder nicht.

Bei Bemessung der Landtransittaxe war darauf Bedacht genommen, daß dieselbe, unter Gewährung eines entsprechenden Aequivalents für die Leistung, auf die Höhe der Einheitstaxe einen möglichst geringen Einfluß ausübe.

Die Seetransitgebühr wurde so bemessen, um gegenüber den für den Landtransit vorgesehenen Sätzen in einem richtigen Verhältnisse zu erscheinen.

In Betreff der vorgeschlagenen Beseitigung der Abrechnungen war namentlich auf die günstigen Erfolge hingewiesen, welche zwischen einer Anzahl von einzelnen Gebieten mit einer solchen Maßregel bereits erzielt worden seien.

Die freisinnigen, auf Hebung und Erleichterung des internationalen Depeschenverkehrs gerichteten, von der Presse freudig begrüßten Vorschläge Deutschlands fanden auf der Konferenz von vornherein nicht diejenige Zustimmung, welche im Interesse der Befriedigung eines allgemeinen Verkehrsbedürfnisses und der gedeihlichen Fortentwickelung des schnellsten aller Verkehrsmittel wünschenswerth gewesen wäre. Namentlich waren es finanzielle Rücksichten, welche die Mehrzahl der Delegationen davon abhielten, sich der von Deutschland vorgeschlagenen Ermäßigung der Taxen geneigt zu zeigen. Man fürchtete von der Durchführung der Vorschläge einen erheblichen Einnahme-Ausfall und trat mit einer Reihe von Gegenvorschlägen hervor, welche durchweg mehr oder weniger darauf berechnet waren, den Verwaltungen ihre bisherigen Einnahmen auch für die Zukunft zu sichern. Ohne auf die hieran sich knüpfenden, umfangreichen Debatten hier näher einzugehen, wird in Bezug auf den wesentlichen Verlauf der Verhandlungen Folgendes bemerkt:

Der allgemeinen Einführung des Worttarifs, welcher bekanntlich von Deutschland bereits auf der Konferenz von St. Petersburg 1875 in Vorschlag gebracht worden war, bei den dort anwesenden Vertretern aber wenig Anhänger ge-

Digitized by Google

funden hatte, stellten sich im Prinzipe von vornherein Bedenken nicht entgegen. Die großen Vorzüge dieses Tarifsystems, das in der Zwischenzeit in Deutschland, sowohl im internen Verkehr als im Verkehr mit den Nachbarländern, sich in jeder Hinsicht trefflich bewährt hatte, wurden allseitig anerkannt, und man war über die Nothwendigkeit einig, an Stelle des bisherigen 20-Worttarifs mit 1 Owortiger Taxprogression die rationellere Taxprogression nach der wirklichen Wortzahl einzuführen. Gleichwohl machten sich hierbei verschiedene prinzipielle Strömungen geltend, welche die Debatte und den endlichen Abschluß wesentlich verzögerten. Es handelte sich um die Frage, welchem der drei nachstehend bezeichneten Systeme der Vorzug zu geben sei, nämlich

1. dem reinen Worttarif (taxation par mot pur et simple), oder
2. dem Worttarif mit einem Wortminimum, oder endlich
3. dem Worttarif mit einer Grundtaxe (taxe fondamentale).

Von einzelnen Seiten wurde sogar in Vorschlag gebracht, das 2. und 3. System dergestalt zu vereinigen, daß neben dem Wortminimum noch eine Grundtaxe vorgesehen werden sollte.

Im Weiteren galt es, die Höhe des Wortminimums zu bestimmen, bz. den Betrag der zu erhebenden Grundtaxe festzusetzen. Bei der letzteren kam wiederum in Frage, ob dieselbe in Form einer festen Gebühr (taxe fixe) für alle Telegramme gleichmäßig, oder als ein Vielfaches der für die einzelnen Telegramme zu berechnenden Wortgebühr zur Erhebung gelangen sollte.

Eine Frage für sich bildete die Einführung des von Deutschland vorgeschlagenen, der durch den letzten allgemeinen Postkongreß festgesetzten Weltposttaxe im Prinzipe entsprechenden Einheitstarifs.

Während die Annahme eines einheitlichen Tarifs für die gesammten europäischen Beziehungen ebenso wie die Beseitigung der Abrechnungen an dem Widerspruche der Mehrheit scheiterte, gelang es schließlich, die allgemeine Durchführung des Worttarifs zur einstimmigen Annahme zu bringen. Nach den in letzter Stunde gefaßten Beschlüssen der Konferenz soll demnächst für alle internationalen Beziehungen innerhalb Europa's [1]) die Telegrammgebühr nach der Worttaxe berechnet werden. Dabei ist, was für die Erleichterung des internationalen Verkehrs besonders wichtig erscheint, ein Wortminimum nicht vorgesehen, hingegen soll dem für ein Telegramm nach Maßgabe der Wortzahl berechneten Gebührenbetrage der fünffache Betrag der Taxe für ein Wort als Grundtaxe hinzutreten.

Was die Höhe der Wortgebühr betrifft, so ist dieselbe im Allgemeinen auf $^1/_{25}$ der gegenwärtig für 20wortige Telegramme bestehenden Tarifsätze normirt worden.

In Folge dieser Beschlüsse ergeben sich für die internationalen telegraphischen Beziehungen Deutschlands, soweit die letzteren nicht bereits durch besondere Verträge mit den Nachbarstaaten ihre Regelung gefunden haben, durchweg erhebliche Taxermäßigungen. Beispielsweise beträgt die Taxermäßigung für ein 15wortiges Telegramm, je nach dem vom Absender gewählten Beförderungswege, nach Griechenland 1—1,60 bz. 3,40 Franken, nach Spanien 3,70 bz. 3,80 Franken, nach Portugal 3,50 bz. 3,90 Franken, nach der Türkei 0,80—1,00 bz. 1,40 Franken u. s. w.

[1]) Für den außereuropäischen Verkehr ist bereits durch die Petersburger Konferenzbeschlüsse der reine Worttarif zur Einführung gelangt.

Namentlich aber wird dem Publikum künftighin der wesentliche Vortheil geboten, diejenigen Telegramme nach dem Auslande, welche bisher dem 20-Worttarif unterlagen, nur nach Verhältniß der wirklichen Wortzahl zu bezahlen. Für Telegramme von weniger als 15 Worten gestaltet sich also das Verhältniß noch wesentlich günstiger.

Da eine durchgreifende Reform des Tarifwesens noch nicht zu erreichen war, so erschien es in hohem Grade wünschenswerth, daß den einzelnen Verwaltungen die Möglichkeit gewährt wurde, in der Zwischenzeit bis zum Zusammentritt der nächsten Konferenz sich unter einander über weitergehende Tarifverbesserungen zu verständigen. Mit Rücksicht hierauf muß ein wichtiger Fortschritt darin erblickt werden, daß die bisherige Beschränkung der Vertragsfreiheit zwischen solchen Staaten, deren Gebiete nicht aneinander grenzen, durch die Beschlüsse der Londoner Konferenz aufgehoben worden ist. Durch den internationalen Vertrag von St. Petersburg war den einzelnen Verwaltungen das Recht der Abschließung von Separatverträgen zwar gewährleistet, indessen behielt das Petersburger Reglement dieses Recht ausdrücklich nur denjenigen Staaten vor, deren Gebiete unmittelbar aneinandergrenzen oder durch ein Kabel verbunden sind (pays limitrophes). Diese Beschränkung ist nunmehr in Wegfall gekommen, so daß also künftighin allen Staaten in Bezug auf die Festsetzung der Tarife vollständige Vertragsfreiheit zusteht. Gleichwohl ist im Sinne des Artikel 17 der Konvention die bisherige Reglementsbestimmung aufrecht erhalten worden, wonach derartige Einzelabkommen nicht zur Folge haben dürfen, eine Konkurrenz der Taxen zwischen den bestehenden Beförderungswegen zu schaffen, also einzelnen Terminalstaaten den Vortheil der Wahl zwischen mehreren Konkurrenzwegen zu bieten, vielmehr nur darauf berechnet sein sollen, dem Publikum zu gleichen Taxen so viele Wege als möglich zu öffnen. — In Folge Aufhebung der gedachten Beschränkung ist der in London vereinbarte Tarif für die Beziehungen Deutschlands nur als Maximaltarif anzusehen, dessen weiterer Ermäßigung durch Einzelverträge auch mit nicht limitrophen Staaten kein Hinderniß im Wege steht.

Für alle diejenigen Beziehungen, auf welche derartige Spezialabkommen keine Anwendung finden, sind durchweg die vereinbarten Tarifsfestsetzungen maßgebend. Hierbei sind übrigens geringe Abweichungen von dem Normal-Taxsatze zum Zwecke der Abrundung bz. zur Erleichterung der Gebührenerhebung in den verschiedenen Münzsystemen innerhalb gewisser Grenzen gestattet. Diese Abweichungen, welche bei dem Durchschnittstelegramm von 15 Worten nicht mehr betragen dürfen als $^1/_{15}$ der Normaltaxe, beziehen sich indeß nur auf die Erhebung der Gebühren vom Publikum, für die Abrechnungen zwischen den einzelnen Verwaltungen bleiben dieselben außer Betracht.

Fassen wir die bis hierher besprochenen Ergebnisse der Londoner Telegraphenkonferenz kurz zusammen, so kennzeichnen dieselben unzweifelhaft drei wichtige Errungenschaften für die internationale Telegraphie, nämlich:

1. die allgemeine Durchführung eines auf gleichmäßigen Berechnungsgrundlagen beruhenden, durch die Praxis bereits nach allen Richtungen hin bewährten Tarifsystemes;
2. die wesentliche Herabsetzung der bisherigen hohen Gebührensätze;
3. die Aktionsfreiheit der Staaten, auch im Verkehr mit nicht benachbarten Ländern weitere Gebührenermäßigungen im Wege des Einzelvertrages herbeizuführen.

Digitized by Google

In Bezug auf die Verwohlfeilung der Gebühren ist sonach ein bedeutender Fortschritt erzielt worden. Ein gleicher Fortschritt hinsichtlich der Vereinfachung der Tarife und des Abrechnungswesens wäre allerdings wünschenswerth gewesen. Wenn die hierauf gerichteten Bestrebungen für jetzt nicht durchgedrungen sind, so kann die Verwirklichung dieser Idee nur noch als eine Frage der Zeit angesehen werden. Hoffentlich wird der nächsten, im Jahre 1884 in Berlin stattfindenden Telegraphenkonferenz das Verdienst zufallen, auch diesen weiteren wichtigen Fortschritt ins Werk zu setzen.

Die Beschlüsse der Londoner Konferenz treten, die Zustimmung der betheiligten Regierungen vorausgesetzt, mit dem 1. April 1880 in Kraft. Mehrseitig gestellte Anträge, die neuen Bestimmungen bereits vom 1. Januar ab zur Einführung zu bringen, mußten von Seiten einzelner Delegationen verfassungsmäßiger Rücksichten halber abgelehnt werden.

Die von der Konferenz beschlossenen sonstigen Abänderungen des internationalen Telegraphen-Reglements sollen in einem späteren Artikel Besprechung finden.

---

84. Erkenntniß des Königlichen Gerichtshofes zur Entscheidung der Kompetenzkonflikte.

Die Frage, ob das preußische Gesetz, betreffend die Konflikte bei gerichtlichen Verfolgungen wegen Amts- und Diensthandlungen vom 13. Februar 1854 (Ges. Samml. S. 86 ff.) auch auf Reichsbeamte Anwendung findet, ist von dem Königlichen Gerichtshofe zur Entscheidung der Kompetenzkonflikte in seiner Sitzung vom 13. September d. J. in bejahendem Sinne entschieden worden.

Die Entscheidung des Gerichtshofes war durch einen Konflikt hervorgerufen, welcher von der Ober-Postdirection zu Magdeburg in einer für die Postverwaltung wichtigen Polizei-Untersuchungssache wider einen Postunterbeamten erhoben worden war. Wir bringen das in mehrfacher Hinsicht interessante Erkenntniß nachstehend zum Abdruck.

Im Namen des Königs.

Auf den von der Kaiserlichen Ober-Postdirection zu Magdeburg erhobenen Konflikt in der bei dem K. Kreisgericht zu Calbe a. d. S. anhängigen Polizei-Untersuchungssache

wider

den Postbriefträger Siegert zu Förderstedt, betreffend Uebertretung des §. 54 des Bahnpolizei-Reglements vom 4. Januar 1875,

erkennt der K. Gerichtshof zur Entscheidung der Kompetenzkonflikte für Recht:

daß der Rechtsweg in dieser Sache für unzulässig und der erhobene Konflikt daher für begründet zu erachten.

Von Rechts wegen.

Gründe.

Der Postbriefträger Siegert zu Förderstedt hat am 11. November 1878 innerhalb des dortigen Bahnhofs der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn die Fahrgeleise an einer für das Publikum nicht bestimmten Stelle überschritten, um am Postwagen des Zuges Nr. 10 seinen Dienst zu versehen, insbesondere die ihm überlieferten Postsachen noch mit diesem Zuge befördern zu können.

Digitized by Google

Auf Anzeige des Stationsvorstehers Friedrich ist dieserhalb gegen ihn durch Strafmandat des Amtsvorstehers zu Förderstedt wegen Uebertretung des §. 54 des Bahnpolizei-Reglements vom 4. Januar 1875 (Centralblatt f. d. Deutsche Reich S. 57) eine Geldstrafe von 1 ℳ. 50 Pf. event. eine Haftstrafe von einem Tage festgesetzt worden. Die in Bezug genommene Vorschrift lautet:

»Das Betreten des Planums der Bahn, der dazu gehörigen Böschungen, Dämme, Gräben, Brücken und sonstigen Anlagen ist ohne Erlaubnißkarte nur der Aufsichtsbehörde und deren Organen, den in der Ausübung ihres Dienstes befindlichen Forstschutz-, Zoll-, Steuer-, Telegraphen-, Polizeibeamten, den Beamten der Staatsanwaltschaften und den zur Recognoscirung dienstlich entsendeten Offizieren gestattet ꝛc.

Das Publikum darf die Bahn nur an den zu Ueberfahrten oder Uebergängen bestimmten Stellen überschreiten ꝛc.«

Nachdem der Angeschuldigte gerichtliche Entscheidung beantragt, behauptete er im Audienztermine vor dem Polizeirichter zu Calbe a. d. S. die Unzulässigkeit des Rechtsweges, sowie, daß er nur in Ausübung seiner Dienstpflicht und auf spezielle Anweisung seiner vorgesetzten Behörde gehandelt habe, überreichte auch eine Erklärung der letzteren, des Kaiserlichen Postamts zu Förderstedt, welche im Wesentlichen Folgendes ausführt:

Nach der Lage des Postgebäudes gegen das Bahnhofsgebäude und die nächsten Wegeübergänge sei eine rasche und pünktliche Beförderung der Postsendungen nach und von den Zügen nur möglich, wenn man die Schienen auf dem gegen das Postgebäude nicht eingefriedigten Bahnhofe überschreite. Diesen Weg einzuschlagen, seien daher die Unterbeamten vom Postamt angewiesen.

Der allegirte §. 54 richte sich nach seinem Wortlaut wie nach der Ueberschrift des betreffenden Abschnitts IV des Reglements »Bestimmungen für das Publikum« nur gegen letzteres, nicht gegen dienstthuende Beamte. Einer speziellen Hervorhebung der Postbeamten an jener Stelle bedürfe es nicht in Rücksicht auf die auf Grund des Art. 10 des Eisenbahn-Postgesetzes vom 20. Dezember 1875 (Reichs-Gesetzbl. S. 318) nach Anhörung der Reichs-Postverwaltung und des Reichs-Eisenbahn-Amtes unter Zustimmung des Bundesraths vom Reichskanzler erlassenen Vollzugsbestimmungen vom 9. Februar 1876 (Centralblatt f. d. Deutsche Reich S. 87).

Dort ist gesagt: »Die Beamten der beiderseitigen Verwaltungen sind verpflichtet, bei Wahrnehmung ihres Dienstes dergestalt Hand in Hand zu gehen, daß das Interesse beider Verwaltungen nach Möglichkeit gefördert, Nachtheil für die eine oder die andere Verwaltung aber vermieden wird. Soweit solches mit dem Interesse der eigenen Verwaltung verträglich erscheint, müssen die Beamten in allen Vorkommnissen des Dienstes den Wünschen der Beamten der anderen Verwaltung sich willfährig beweisen.«

Ferner ist dort vorgeschrieben, daß bei Erlaß der Anordnungen zur Aufrechthaltung der Ordnung auf den Bahnhöfen eine Beschränkung oder Erschwerung des Postverkehrs thunlichst zu vermeiden sei: »Insbesondere ist zu jeder Zeit, wo solches im Postinteresse nothwendig erscheint, der Zugang zu den auf den Bahnhöfen befindlichen Postbüreaus offen zu erhalten.«

Der Polizeirichter erkannte auf die gleiche Strafe, welche durch das Strafmandat festgesetzt gewesen war. Er führt aus, die — übrigens weder im Reichs-Gesetzblatt, noch im Amtsblatt publizirten — Vollzugsbestimmungen ermächtigten

Digitized by Google

die Postverwaltung nicht, sich über die im öffentlichen Interesse erlassenen allgemein gültigen Bestimmungen hinwegzusetzen, der Zweck der ersteren lasse sich durch Ertheilung der im §. 54 erwähnten Erlaubnißkarten an die Postbeamten erreichen; daß letztere nicht in gleicher Weise, wie die im §. 54 aufgeführten Beamten privilegirt sein sollten, folge aus §. 55, der sie bezüglich des Betretens der Bahnhöfe ausdrücklich vor dem übrigen Publikum bevorzuge.

Letztere Bestimmung lautet: »Außerhalb der bestimmungsmäßig dem Publikum für immer oder zeitweise geöffneten Räume darf Niemand den Bahnhof ohne Erlaubnißkarte betreten, mit Ausnahme der in Ausübung ihres Dienstes befindlichen Chefs der Militär- und Polizeibehörde, sowie der im §. 54 gedachten und der Postbeamten.«

Bevor auf den vom Angeschuldigten eingelegten Rekurs entschieden worden, hat unter dem 19. Februar 1879 der Kaiserliche Ober-Postdirector zu Magdeburg auf Grund des Gesetzes vom 13. Februar 1854 wie des §. 19 des Reichsbeamtengesetzes vom 31. März 1873 den Konflikt erhoben, welchem der General-Postmeister in seiner gegen den Justizminister abgegebenen Erklärung vom 18. Juli 1879 beigetreten ist.

Der Konfliktsbeschluß hebt neben den Ausführungen des Postamts noch hervor, daß, so lange das Postgebäude zu Förderstedt an seiner gegenwärtigen Stelle bestehe, die Poststücke zu und von den Zügen, so wie im vorliegenden Falle über die Schienen befördert worden seien, daß der §. 55 des Bahnpolizei-Reglements, indem er zum Betreten der Bahnhöfe ausdrücklich auch die Postbeamten ermächtige, hier zur Anwendung komme, da zu den Bahnhöfen auch die innerhalb derselben belegenen Geleise zu rechnen seien, daß der Angeschuldigte, gerade wenn er der Anordnung seiner Vorgesetzten zuwider nicht den Weg über die Schienen eingeschlagen hätte, seine Dienstpflicht verletzt haben würde, endlich, daß die allegirten Vollzugsbestimmungen, dem Reglement gegenüber, als die neueren und als lex specialis deklaratorischen bezw. derogatorischen Charakter hätten, und daß es diesen direkt zuwiderlaufe, wenn ein Ueberschreiten der Geleise innerhalb des Bahnhofs durch diensthuende Postbeamte sofort ohne Verwarnung strafrechtlich geahndet werden solle.

Der General-Postmeister schließt sich diesen Ausführungen durchweg an, hebt hervor, daß die Vollzugsbestimmungen auf völlig gleicher Grundlage wie das Bahnpolizei-Reglement erlassen seien und legt näher dar, wie der Postdienst überhaupt nicht gehörig gehandhabt werden könne, wenn die Postbeamten nicht zu den auf den Bahnhöfen stehenden, zur Abfahrt einzurichtenden Postwagen, welche unter »Postbüreaus« mitbegriffen seien, auch über die Schienengeleise weg sich begeben dürften, was auch seitens der Eisenbahnverwaltung stets gestattet werde.

In den über den Konflikt abgegebenen Erklärungen bemerkt der Polizeirichter des K. Kreisgerichts zu Calbe, die Kompetenz des Ober-Postdirectors zur Erhebung des Konflikts sei nicht anzuzweifeln. In der Sache selbst verbleibt er bei den Ausführungen seines Erkenntnisses und hält den Konflikt für unbegründet. Der dem Angeschuldigten ertheilte Auftrag sei nach den bestehenden Vorschriften ungesetzlich gewesen und schütze ihn nicht vor Strafe.

Das Appellationsgericht zu Magdeburg schließt sich dieser Ausführung lediglich an.

Der Rechtsweg war jedoch für unzulässig zu erachten. Der von der Post-

Digitized by Google

behörde in Bezug genommene §. 19 des Reichsbeamtengesetzes vom 31. März 1873 (Reichs-Gesetzbl. S. 61) bestimmt:

»Auf die Rechtsverhältnisse der aktiven und der aus dem Dienst geschiedenen Reichsbeamten, über welche nicht durch Reichsgesetz Bestimmung getroffen ist, finden diejenigen gesetzlichen Vorschriften Anwendung, welche an ihren Wohnorten für die aktiven bz. für die aus dem Dienst geschiedenen Staatsbeamten gelten.«

Der Paragraph spricht von den Rechtsverhältnissen der Reichsbeamten allgemein, ohne Einschränkung, erklärt also überall, wo das Reichsgesetz nicht Bestimmung über diese Rechtsverhältnisse trifft, das Landesgesetz für anwendbar. Solche reichsgesetzlichen Bestimmungen über die durch das preußische Gesetz vom 13. Februar 1854 behandelten Fragen bestehen aber nicht, insbesondere sind sie auch nicht getroffen durch den §. 13 des Reichsbeamtengesetzes, welcher sagt: »Jeder Reichsbeamte ist für die Gesetzmäßigkeit seiner amtlichen Handlungen verantwortlich.« Dieser Grundsatz in dieser Allgemeinheit gilt auch für preußische Beamte, trotz und neben dem Gesetz vom 13. Februar 1854, und berührt das letztere gar nicht, da er über die gerichtliche Verfolgbarkeit der Beamten wegen Amtshandlungen nichts festsetzt. Die Verhandlungen des Reichstags bei Berathung des Reichsbeamtengesetzes stehen dieser Auslegung des §. 13 nicht entgegen, und daß auch nach dem Gange, welchen die Reichsgesetzgebung genommen hat, die Entscheidung der Frage, ob ein öffentlicher Beamter sich einer Ueberschreitung seiner Amtsbefugnisse schuldig gemacht habe, besonderen Behörden überlassen bleiben kann, ergiebt der §. 11 des Einführungsgesetzes zum Gerichtsverfassungsgesetz vom 27. Januar 1877 (Reichs-Gesetzbl. S. 77).

Die Berufung auf das Gesetz vom 13. Februar 1854 erscheint daher auch im vorliegenden Falle, wo der Angeschuldigte Reichsbeamter ist, wohl begründet und die Kompetenz des Ober-Postdirectors bz. des General-Postmeisters zur Erhebung des Konflikts ist nicht zweifelhaft.

In der Sache selbst ist nach den stattgehabten Erörterungen für festgestellt zu erachten, daß der Angeschuldigte die vom Richter mit Strafe belegte Handlung begangen hat in Befolgung einer von seinen Vorgesetzten ertheilten Anweisung, welche auch von der nächst höheren, wie von der Central-Postbehörde als den bestehenden Vorschriften und den Bedürfnissen des Dienstes entsprechend anerkannt wird und, soviel die Akten ergeben, bisher gleichmäßig und unbeanstandet ausgeführt worden ist. Der Angeschuldigte hatte sonach nicht die mindeste Veranlassung, an der Rechtmäßigkeit dieser Anweisung zu zweifeln und würde durch deren Nichtbefolgung sich verantwortlich gemacht haben.

Einer abweichenden Auffassung der bestehenden Vorschriften seitens der Eisenbahnverwaltung wäre nach den angeführten Vollzugsbestimmungen durch ein Benehmen mit der Postverwaltung Folge zu geben gewesen, keinesfalls aber fällt dem angeschuldigten Beamten eine zur gerichtlichen Verfolgung geeignete Ueberschreitung seiner Amtsbefugnisse zur Last (§. 3 des Gesetzes vom 13. Februar 1854).

Es war daher, wie geschehen, zu erkennen.

Berlin, den 13. September 1879.

Königlicher Gerichtshof zur Entscheidung der Kompetenzkonflikte.

(L. S.) gez. Grimm.

Digitized by Google

85. Das württembergische Postwesen im Jahre 1877/78. [1])

	Ende Juni 1878.	Ende Juni 1877.
Die Gesammtzahl der Postanstalten betrug	503	499
nämlich:		
Postämter	354	361
Postagenturen	139	128
Zweig-Postanstalten in größeren Postorten	10	10
wie oben	503	499
Die Zahl der amtlichen Verkaufsstellen für Postwerthzeichen betrug	811	773
Gesammtzahl der aufgestellten Postbriefkasten	2 923	2 887
hiervon waren aufgestellt:		
in Orten mit Postanstalt	961	930
in Orten ohne Postanstalt	1 962	1 957
Gesammt-Personal	4 425	4 224
nämlich:		
Beamte	1 645	1 546
Unterbeamte	2 360	2 263
Posthalter (ausschl. 37, welche zugleich Vorsteher von Postanstalten sind)	114	111
Postillone	306	304
wie oben	4 425	4 224
An Postpferden waren vorhanden	900	892
Der Bestand an Postwagen betrug	628	632
davon waren Eigenthum des Staats	143	132
" " " der Posthalter und Postfahrtenunternehmer	485	500
	1877/78.	1876/77.
Die Zahl der von den Posten auf Landstraßen täglich durchlaufenen Kilometer betrug	7 965	7 894
	Kilometer.	Kilometer.
Die Eisenbahnen wurden täglich für Postzwecke benutzt auf	13 841	13 527
und zwar:		
durch Bahnposten auf	7 042	7 102
durch Post- und Eisenbahnschaffner auf	6 799	6 425
Dampfboote wurden täglich für Postzwecke benutzt auf	299	240

[1]) Das württembergische Postwesen im Jahre 1876/77 siehe Seite 616 des Archivs für Post und Telegraphie vom Jahre 1878.

Digitized by Google

	1877/78.	1876/77.
Von den Landpostboten wurden bedient:		
Hauptorte der Landgemeinden	1 443	1 453
Parzellen	7 365	7 336
zusammen Wohnplätze	8 808	8 789
Zurückgelegte Kilometer.	1877.	1876.
	Kilometer.	Kilometer.
Von den Posten wurden zurückgelegt:		
auf Eisenbahnen	4 719 691	4 717 683
auf Landstraßen	2 930 785	2 864 155
auf Wasserstraßen	110 485	175 474
zusammen	7 760 961	7 757 312
Leistungen im Beförderungsdienste.	Im Jahre 1877.	Im Jahre 1876.
Die Gesammt-Stückzahl der beförderten Sendungen betrug	78 438 704	75 092 221
nämlich:		
Briefsendungen.		
	Stück.	Stück.
Portopflichtige gewöhnliche und eingeschriebene frankirte Briefe:		
im Inlande	13 331 520	13 872 114
aus dem deutschen Reichs-Postgebiet und Bayern	5 201 568	5 255 144
aus dem übrigen Auslande	1 530 180	1 760 940
nach dem deutschen Reichs-Postgebiet und Bayern	5 320 188	5 132 970
nach dem übrigen Auslande	1 446 066	1 476 774
zusammen	26 829 522	27 597 942
Portopflichtige gewöhnliche und eingeschriebene unfrankirte Briefe:		
im Inlande	675 648	664 668
aus dem deutschen Reichs-Postgebiet und Bayern	68 544	71 280
aus dem übrigen Auslande	26 334	24 228
nach dem deutschen Reichs-Postgebiet und Bayern	71 568	74 430
nach dem übrigen Auslande	24 984	37 116
zusammen	867 078	871 722
Portopflichtige Postkarten:		
im Inlande	1 739 376	1 222 794
aus dem deutschen Reichs-Postgebiet und Bayern	1 013 796	818 496
aus dem übrigen Auslande	214 902	187 632
nach dem deutschen Reichs-Postgebiet und Bayern	862 038	615 510
nach dem übrigen Auslande	149 670	116 190
zusammen	3 979 782	2 960 622

Digitized by Google

	Im Jahre 1877. Stück.	Im Jahre 1876. Stück.
Portopflichtige Drucksachen:		
im Inlande	2 058 984	1 847 970
aus dem deutschen Reichs-Postgebiet und Bayern	1 438 200	1 397 646
aus dem übrigen Auslande	446 904	525 600
nach dem deutschen Reichs-Postgebiet und Bayern	2 241 954	1 871 334
nach dem übrigen Auslande	481 698	418 446
zusammen	6 667 740	6 060 996
Portopflichtige Waarenproben:		
im Inlande	83 070	97 488
aus dem deutschen Reichs-Postgebiet und Bayern	115 596	117 810
aus dem übrigen Auslande	92 106	93 348
nach dem deutschen Reichs-Postgebiet und Bayern	74 232	76 428
nach dem übrigen Auslande	28 476	27 954
zusammen	393 480	413 028
Portofreie Briefe:		
im Inlande	2 994 534	2 827 548
aus dem deutschen Reichs-Postgebiet und Bayern	184 644	187 956
aus dem übrigen Auslande	9 072	10 026
nach dem deutschen Reichs-Postgebiet und Bayern	145 800	144 468
nach dem übrigen Auslande	7 830	7 092
zusammen	3 341 880	3 177 090
Summe der Briefsendungen:		
im Inlande	20 883 132	20 532 582
aus dem deutschen Reichs-Postgebiet und Bayern	8 022 348	7 948 332
aus dem übrigen Auslande	2 319 498	2 601 774
nach dem deutschen Reichs-Postgebiet und Bayern	8 715 780	7 915 140
nach dem übrigen Auslande	2 138 724	2 083 572
zusammen	42 079 482	41 081 400
Von den portopflichtigen Briefsendungen waren eingeschrieben:		
im Inlande	197 226	184 410
aus dem deutschen Reichs-Postgebiet und Bayern	186 768	173 034
aus dem übrigen Auslande	42 498	38 268
nach dem deutschen Reichs-Postgebiet und Bayern	234 036	205 398
nach dem übrigen Auslande	46 134	47 232
zusammen	706 662	648 342
Zeitungen.		
Die Gesammtzahl der durch die Post beförderten Zeitungsnummern betrug	26 735 807	25 213 609
Die Zahl der mit den Zeitungen versandten außergewöhnlichen Zeitungsbeilagen betrug	1 051 188	759 233

Digitized by Google

Packet- und Geldsendungen.	Im Jahre 1877. Stück.	Gewicht. Kilogramm.	Im Jahre 1876. Stück.	Gewicht. Kilogramm.
Packete ohne Werthangabe:				
im Inlande: portopflichtige	2 447 874	8 471 358	2 284 506	7 870 707
portofreie.	131 616	562 689	172 044	702 423
aus dem deutschen Reichs-Postgebiet und Bayern	747 846	2 963 763	662 364	2 623 050
aus dem übrigen Auslande	20 232	78 156	18 666	83 034
nach dem deutschen Reichs-Postgebiet und Bayern	936 396	3 750 345	858 348	3 389 760
nach dem übrigen Auslande	72 234	273 726	62 964	247 545
zusammen	4 356 198	16 100 037	4 058 892	14 916 519
Briefe mit Werthangabe:	Stück.	Werthbetrag. Mark.	Stück.	Werthbetrag. Mark.
im Inlande: portopflichtige	217 530	102 333 708	233 532	99 911 898
portofreie.	196 146	64 512 522	188 370	42 100 290
aus dem deutschen Reichs-Postgebiet und Bayern	86 724	63 946 854	101 610	66 495 654
aus dem übrigen Auslande	16 776	6 603 408	19 080	6 902 388
nach dem deutschen Reichs-Postgebiet und Bayern	84 204	64 722 204	95 580	69 789 402
nach dem übrigen Auslande	11 430	4 730 634	12 024	5 891 499
zusammen	612 810	306 849 330	650 196	291 091 131

	Im Jahre 1877. Stück.	Gewicht. Kilogramm.	Werthbetrag. Mark.
Packete mit Werthangabe:			
im Inlande: portopflichtige	187 038	341 586	76 609 998
portofreie	68 436	233 514	87 719 706
aus dem deutschen Reichs-Postgebiet und Bayern	91 638	232 785	50 949 576
aus dem übrigen Auslande	37 944	122 931	9 616 464
nach dem deutschen Reichs-Postgebiet und Bayern	130 122	475 560	165 393 216
nach dem übrigen Auslande	18 108	59 733	6 802 362
zusammen	533 286	1 466 109	397 091 322

Digitized by Google

	Im Jahre 1876. Stück.	Gewicht. Kilogramm.	Werthbetrag. Mark.
im Inlande: portopflichtige	234 990	422 235	90 532 278
portofreie	82 998	259 398	83 230 398
aus dem deutschen Reichs-Postgebiet und Bayern	109 062	275 931	45 765 666
aus dem übrigen Auslande	38 826	123 237	8 654 328
nach dem deutschen Reichs-Postgebiet und Bayern	154 350	419 589	82 948 698
nach dem übrigen Auslande	20 304	65 736	7 197 912
zusammen	640 530	1 566 126	319 329 280

	1877. Prozent.	1876. Prozent.
Von den innerhalb Württembergs beförderten portopflichtigen Briefen und Packeten mit Werthangabe: hatten einen angegebenen Werth bis 100 Mark	44,87	46,86
über 100 „ 300 „	21,08	21,78
„ 300 „ 600 „	15,53	14,96
„ 600 Mark	18,52	16,42
	100	100
portopflichtigen Packeten ohne und mit Werthangabe: waren im Gewicht bis 5 Kilogramm	82,10	83,82
über 5 „	17,90	16,18
	100	100

Postauftragsbriefe.	Im Jahre 1877. Stück.	Mark.	Im Jahre 1876. Stück.	Mark.
A. Zur Geldeinziehung				
im Inlande	37 511	4 216 772	28 494	3 401 797
aus dem deutschen Reichs-Postgebiet und Bayern	55 472	7 199 444	44 158	6 087 310
aus Helgoland und der Schweiz	157	11 982	99	6 736
zusammen	93 140	11 428 198	72 751	9 495 843
nach dem deutschen Reichs-Postgebiet und Bayern	73 782	—	52 488	—
nach Helgoland und der Schweiz	1 548	—	1 242	—
Summe A	168 470	—	126 481	—

B. Zur Acceptéinholung[1])	Im Jahre 1877. Stück.	Mark.	Im Jahre 1876. Stück.	Mark.
im Inlande	474	195 063	134	55 712
aus dem deutschen Reichs-Postgebiet und Bayern	2 374	1 574 717	663	437 561
Summe B.	2 848	1 769 780	797	493 273
Summe A. und B.	171 318	13 197 978	127 278	9 989 116
Postnachnahmesendungen				
im Inlande	379 530	2 262 870	357 390	2 121 660
aus dem deutschen Reichs-Postgebiet und Bayern	92 898	965 988	73 512	791 730
aus dem übrigen Auslande	4 374	60 156	4 374	50 526
nach dem deutschen Reichs-Postgebiet und Bayern	144 108	1 313 514	110 556	1 070 586
nach dem übrigen Auslande	13 770	154 458	12 798	153 810
zusammen	634 680	4 756 986	558 630	4 188 312
Postanweisungen				
im Inlande	1 201 770	52 546 133	1 085 636	44 874 280
aus dem deutschen Reichs-Postgebiet	407 697	22 132 959	357 896	21 434 327
„ Bayern	172 516	11 798 548	148 586	9 476 114
„ Oesterreich-Ungarn	6 366	280 393	5 349	238 689
„ Luxemburg	574	58 457	571	68 946
„ Belgien	228	12 056	210	12 252
„ Constantinopel	59	4 759	88	8 041
„ Dänemark	240	20 146	195	16 503
„ Frankreich (vom 1. Februar 1876 ab)	1 058	40 565	544	19 689
„ Großbritannien	1 488	72 911	987	52 398
„ Helgoland	—	—	—	—
„ Italien	559	46 911	561	48 252
„ Niederland	266	13 391	167	7 635
„ Norwegen	43	1 726	35	2 380
„ Schweden	105	5 819	78	3 979
„ der Schweiz	16 650	957 271	17 473	959 800
„ Ostindien	14	2 052	—	—
„ den Niederländischen Besitzungen in Ostindien	3	83	—	—
„ den Vereinigten Staaten von Amerika	2 741	186 125	2 421	177 202
Seite	1 812 377	88 180 305	1 620 797	77 400 487

[1]) Vom 1. August 1876 ab.

	Im Jahre 1877.		Im Jahre 1876.	
	Stück.	Mark.	Stück.	Mark.
Uebertrag.....	1 182 377	88 180 305	1 620 797	77 400 487
aus Queensland.....	11	622	8	699
» Süd-Australien.....	2	222	—	—
nach dem deutschen Reichs-Postgebiet	324 913	21 193 951	277 757	18 226 176
» Bayern	105 498	6 939 068	88 133	5 595 971
» Oesterreich-Ungarn..	8 987	362 514	6 321	271 895
» Luxemburg.....	133	12 536	107	10 871
» Belgien.....	363	25 859	367	20 709
» Constantinopel	10	982	16	1 454
» Dänemark	62	3 753	53	2 586
» Frankreich (vom 1. Februar 1876 ab) ..	930	55 924	680	43 490
» Großbritannien.....	601	39 943	498	32 754
» Helgoland	7	420	—	—
» Italien.....	2 790	198 375	1 270	92 696
» Niederland.....	331	19 267	262	16 342
» Norwegen	3	401	7	606
» Schweden.....	18	720	17	1 056
» der Schweiz	5 888	308 892	5 363	254 522
» Ostindien.....	14	2 726	—	—
» den Vereinigten Staaten von Amerika ..	997	86 449	797	65 835
zusammen.....	2 263 935	117 432 929	2 002 453	102 038 149

Wiederholung.

Es sind befördert worden:	1877. Stück.	1876. Stück.
portopflichtige gewöhnliche und eingeschriebene frankirte Briefe.....	26 829 522	27 597 942
unfrankirte Briefe.....	867 078	871 722
Postkarten.....	3 979 782	2 960 622
Drucksachen.....	6 667 740	6 060 996
Waarenproben	393 480	413 028
portofreie Briefe	3 341 880	3 177 090
Zeitungsnummern	26 735 807	25 213 609
außergewöhnliche Zeitungsbeilagen.....	1 051 188	759 233
Packete ohne Werthangabe.....	4 356 198	4 058 892
Briefe mit Werthangabe	612 810	650 196
Packete mit Werthangabe.....	533 286	640 530
Postauftragsbriefe	171 318	127 278
Postnachnahmesendungen	634 680	558 630
Postanweisungen	2 263 935	2 002 453
Summe der beförderten Sendungen.....	78 438 704	75 092 221

Digitized by Google

Unbestellbare Sendungen.	1877/78. Stück.	1876/77. Stück.
Von den in Württemberg aufgegebenen, als unbestellbar zurückgekommenen Postsendungen konnten den Absendern zurückgegeben werden:		
frankirte Briefe, Postkarten, Drucksachen und Waarenproben	27 904	28 325
unfrankirte Briefe	5 660	5 146
eingeschriebene Briefpostsendungen	529	515
portopflichtige Packete ohne Werthangabe	586	509
portopflichtige Werthsendungen	78	65
waren unanbringlich und wurden vernichtet:		
frankirte Briefe, Postkarten, Drucksachen und Waarenproben	6 467	4 836
unfrankirte Briefe	1 212	1 054
eingeschriebene Briefpostsendungen	51	28
portopflichtige Packete ohne Werthangabe	59	—

Postreisende.	Im Jahre 1877.	Im Jahre 1876.
Gesammtzahl der mit den Posten gereisten Personen	738 380	719 660

Finanz-Ergebnisse.	1877/78. Mark.	1876/77. Mark.
Die Gesammt-Einnahme betrug	4 958 659	4 780 634
Die Gesammt-Ausgabe	4 502 742	4 348 083
Der Ueberschuß	455 917	432 551
Von der Einnahme entfallen:		
auf Porto und Franko für Brief- und Fahrpostsendungen	4 055 125	3 885 376
auf Personengeld und Ueberfrachtporto	583 734	589 620
auf Zeitungsgebühren und Zeitungsbestellgeld	270 350	257 869
Von der Ausgabe entfallen:		
auf allgemeine Verwaltungskosten	223 099	219 367
auf Gehalte, Tagegelder, Amtskosten	2 129 315	2 071 287
auf Beförderungskosten	1 334 526	1 324 483
auf Landpostbotengehalte	301 955	298 938

86. Neuerwerbungen des Museums der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

Von Herrn Geheimen expedirenden Sekretär Theinert in Berlin.

Nachdem die bisherigen Räumlichkeiten unseres Museums in Folge der immer mehr anwachsenden Sammlungen erheblich erweitert worden sind, ist es möglich gewesen, auch der historischen Abtheilung, welche die Entwickelung des Verkehrs

Digitized by Google

von den ältesten Zeiten bis Ende des vorigen Jahrhunderts in bildlichen Darstellungen und schriftlichen bz. gedruckten Dokumenten vorführen soll, einen besseren Platz anzuweisen. Die erwähnte Abtheilung befindet sich jetzt in einem 38 m langen, an den Hauptsaal stoßenden Korridor, dessen gut beleuchtete Wandfläche die übersichtliche Aufstellung der Gegenstände wesentlich unterstützt. Schmale, nur wenig hervortretende Pfeiler theilen den ganzen Raum in mehrere Felder von gleichem Flächeninhalt, in welchen die einzelnen Gruppen, wie folgt, an einander gereiht sind.

I. Verkehrswesen im Alterthum: Schrift, Schreibgeräthe, Boten, Wagen, Schiffe

A. der Aegypter, Assyrer u. s. w.,
B. der Griechen,
C. der Römer.

II. Verkehrswesen im Mittelalter: Schrift, Schreibgeräth, Botenwesen, Wagen u. s. w.

III. Verkehrswesen im 16. Jahrhundert: Schrift- und Druckproben, Postboten, Wagen u. s. w.

IV. Verkehrswesen im 17. Jahrhundert: Entwickelung der Staatsposten, Wagen u. s. w.

V. Verkehrswesen im 18. Jahrhundert: Posthäuser, Posthausschilder, Postuniformen, Postwagen u. s. w.

Unter den auf das Alterthum und Mittelalter bezüglichen Gegenständen unserer Sammlungen wird man aus nahe liegenden Gründen nicht nach Originalen suchen dürfen; in vielen Fällen ist schon die Beschaffung leidlich guter Nachbildungen (Gipsabgüsse, Holzmodelle, Handzeichnungen, Holzschnitte, Photographien, Lithographien, Kupferstiche u. s. w.) mit erheblichen Schwierigkeiten verknüpft. Was beim Durchforschen der öffentlichen und privaten Sammlungen, der Antiquitäten- und Raritätenhandlungen gefunden wird, das sind Goldkörner, die der Muse der postalischen Sammlungen nur spärlich in den Schooß fallen. Umsomehr erfreut ein durch günstigen Zufall oder freundliche Gönner ab und zu herbeigeführter glücklicher Fund. Einen solchen verdanken wir in jüngster Zeit dem Rechtsbeistande der Kaiserlichen Ober-Postdirection in Cöln, Herrn Oberlandesgerichtsrath Flierdl, welcher unserem Museum drei künstlerisch wie postgeschichtlich gleich werthvolle Kupferstiche aus dem 17. Jahrhundert als Geschenk überwiesen hat.

Das erste Blatt enthält das Brustbild des Nürnberger Postmeisters Wolffgang Ehinger (1600) von Georg Fennitzer in Nürnberg, zu Ende des 17. Jahrhunderts in Schwarzkunst gestochen. Die Höhe des Bildes beträgt 150, die Breite 114 mm. Das kurzgeschorene Haupt mit gefurchter Stirn, sehr kräftiger Nase und einem Bart à la Henri quatre sitzt auf einem mächtigen, den ganzen Hals umschließenden Stuartkragen. Eine Reihe Knöpfe schließt das ziemlich eng anliegende, hermelinartig verzierte Staatsgewand. Ueber die rechte Schulter ist ein Mantel geworfen, der den rechten Arm ganz verdeckt und auf der anderen Seite von der linken Hand aufgenommen wird. Beim Anblick des ernsten Bildes denkt man unwillkürlich an den Herzog von Friedland.

Der zweite Kupferstich, 28 cm hoch und 18 cm breit, ebenfalls in Schwarzkunst gestochen, aber ohne Angabe des Künstlers, stellt einen anderen Nürnberger

Digitized by Google

Postmeister aus dem 17. Jahrhundert im Brustbilde dar. Es ist dies, wie die lateinische Inschrift um das ovale Mittelfeld besagt, Joannes Abondius L. (iber) Baro de Somigliano S. (acrae) C. (aesaris) M. (ajestatis) Consil. (iarius) Resid. (ens) Nor. (imbergae) et Aug. (ustae Vindelicorum) Vigil et resp. Imp. (erialis) Postae Magist. (er). Das breite, glattrasirte Gesicht dieses Mannes mit dem schmalen Lippenbart erinnert lebhaft an das Portrait des Großen Kurfürsten. Was das Kostüm betrifft, so fehlt zu den vorhandenen Stücken: dunkles Koller, weiße Halsbinde mit lang herabfallenden gestickten Enden, Schärpe und Allongenperrücke, nur der breitrandige Hut, und wir haben das vollständige Bild eines Offiziers aus dem dreißigjährigen Kriege vor uns.

In der linken oberen Ecke des Blattes befindet sich ein Ritterhelm, gegenüber das Wappen der Somigliani (drei Querbalken in hellem Felde, darüber ein schloßartiges Gebäude und die zweimal wiederholten Buchstaben S. O.).

Unterhalb des Mittelfeldes finden wir eine wunderliche Darstellung von dem Tode des Abondius und seiner Reise in's Jenseit: Eben ist der berittene Postmeister im Begriff, ein großes Thor zwischen zwei Säulen zu passiren, da wird er von dem auf flüchtigem Rosse dahereilenden Sensenmanne bei der Hand gefaßt und, wie sehr auch des Abondius Pferd sich bäumen mag, das Todtengerippe läßt sein Opfer nicht los. Ganz in der Ferne erscheint im Strahlenglanze eine Stadt mit Burgen und Zinnen, das himmlische Jerusalem. Auf einem als »Mundus« bezeichneten Erdhügel zur linken Seite steht eine Menge Menschen, über den Köpfen derselben die klagenden Worte: »O was Laijt bringt itziger zwejt December!« Auf der entgegengesetzten Seite grinst ein Todtenschädel mit der Ueberschrift: »Hodie mihi, cras tibi«. Den Abschluß macht folgendes Distichon am untersten Rande des Blattes:

Specta Spectator, pie mortis signa viator!
Currere qui postâ fecit, is ecce volat.

Das Chronogramm der Inschriften ergiebt die Jahreszahl 1677.

Das dritte Blatt, 35 cm hoch und 30 cm breit, ist gewissermaßen die Ergänzung zu dem vorhergehenden. Im Mittelfelde, ein Oval von 15 : 12 cm, finden wir wiederum das Porträt des Abondius, ganz ähnlich wie das eben beschriebene, aber als Radirung, von unbekanntem Meister. Es fehlt die bildliche Darstellung von dem Tode des Abondius, dagegen werden wir durch den beigefügten Druck in Gedicht und Prosa mit dem Leben des Mannes des Näheren bekannt gemacht.

Am Kopfe des Blattes steht in großen Lettern die Ueberschrift:

Leid-letzender

Denck-Trost

über die

glücklich-vollendete

Todten-Post.

Weyland des Hoch-wohlgebohrenen Herrn

Herrn **Johann Abondii**

Freyherrn von Somigliano, der Röm. Käiserl. Majestät Raht, Residenten zu Nürnberg und Augspurg, Obristwacht- und respective Reichs-Postmeistern zu hochseeligen Andencken.

Digitized by Google

Die Unterschrift des Porträts bilden nachstehende Zeilen.

Abiit ex hac Vita
Baro
Joannes Abondius Somigliano.

Specta Spectator, pie Mortis signa Viator!
Currere qui postâ fecit, is ecce volat.

(links:) Curio Cursorum Celeri Contendere Cursu
Caelum Connixus Cur, Cate Conse, Cadit?
Clamores Capiens Crebriore Cruore Calentes
Confestim Cursu Climata Curva Cavet.

(rechts:) Wie daß der Posten Herr sich von der Haupt-Post trennet,
und so gar unverhofft hin nach der Höhe, rennet?
Er hörte auf der Erd, von nichts als Blut-geschrei:
Drum macht' Er sich der Weg' und aller Ritte frey.

Der übrige Raum des Blattes, zu beiden Seiten des Porträts, wird durch die hierunter abgedruckten Gedichte mit erläuternden Zusätzen ausgefüllt:

1. Ach was Schmertzen-Trauer-Post!
ließ uns nicht die Post vernehmen,
welch ein Klagen, welch ein Gremen?
Aber doch nicht ohne Trost:
Noris! dein Post Meister hier,
ritt den Toden-Post-Currier.

2. Alle Posten brachten Freud,
die der Edle Herr besessen,
nur die, bleibet unvergessen,
bringet nichts als Thränen-Leid,
daß des Reichs-Posthauses Cron,
auf der Toden-Post darvon.

3. Welch ein süsser Freuden-Trost
must in Holstein sich erheben,
da ein Herrlein neubeleben,
brachte die Geburtes-Post. a)
Hamburg wies den jungen Sohn,
die Somiglianer-Cron.

4. Dieser Post-Ritt hub sich an,
von der zarten Kinder-Wiegen,
und gieng fort mit Wohlvergnügen,
auf der Edlen Tugend-Bahn,
bis er mit der Jugend Schritt,
trate an den vierdten Ritt. b)

a) Anno 1617.
b) Ohngefähr in dem 18. Jahr seines Alters, als er sich Anno 1636 in Kriegs-Dienste begeben.

Digitized by Google

5. Seiner hohen Tugend Blüth,
sah man gleich dem Phosphor funckeln,
niemals lieſſe sich verdunckeln,
dieſes Tugend-Geiſts Gemüth.
Selbſt des Reiches Leopold,
wurde Ihme Gnaden-hold.[c])

6. Vieler hohen Fürſten Gunſt,
kan uns deſſen Tugend-Proben,
nach Genügen nicht beloben
aber ach! O eitler Dunſt!
Wo iſt nun der Pallas-Sohn?
Er iſt auf der Poſt darvon.

7. Schwitzt er nicht in Waffen offt?
Mars auf ſeinen Ehren-Stuffen,
lies Ihm manches Vivat! ruffen,
bis Er endlich unverhofft,
durch die hohe Käiſers-Gnad,
auch die fünffte Poſt betrat.

8. An des Reiches Poſten-Amt
ſah Ihn Noris grünen[d]),
Da Er ſich aus Lieb-Erkühnen,
auch vermählt und zwey geſtammt[e])
mit ſo einer Perlen-Zier,
die verwaiſt nun thränet hier.

9. Auch der ſechſte Poſten-Grad,
wurd Ihm längſt ſchon aufgebürdet,
und mit hoher Gnad bewürdet,
die Ihn nennte Käiſers-Raht.
und noch vor des Jahres End[f])
hieß Er Augſpurgs Reſident.

10. Endlich folgt das allerbeſt,
und das letzte Poſten-Reiten,
Wann man rennt aus dieſen Zeiten,
zu der Ewigkeiten Reſt[g]),
und erlangt die Himmel-Poſt!
O ein Poſt-Ritt voller Troſt!

---

c) In deme, daß Er An. 1670 von Ihro Käiſerl. Majeſtät, allergnädigſt zum Freyherrlichen Stand iſt erhoben worden.

d) Anno 1646.

e) Wann Er An. 1659 den 29. Julii styl. nov. zu Sandizell ſich mit Fräulein Maria Urſula, gebohren aus dem uhralten Hoch-Adelichen Geſchlecht deren von Bernhorff, in ehliche Gelübdnüs eingelaſſen.

f) Anno 1676.

g) An. 1677. 2. Decembr. [22. Novembr.].

Digitized by Google

11. Nun die Posten sind vollbracht,
durch der Erden Trübsals-Norden,
zu der Ewigkeit Consorten,
und das Thor ist aufgemacht,
wo der Zeiten Post sich endt:
In des Post-Monarchen Händ.

12. Herr Baron ist angeland't
wie ein Christ der Hoffnung trauet,
in der Stadt von Gold gebauet,
und von Perlen ist der Rand.
Ihr Betrübten! denckt des ein:
Nirgend könt Ihm besser seyn.

Leid erinnernde Anrede
an die
hochbetrübten
Post-bedienten.

Ihr Bedienten dieser Post!
fasset mit mir diesen Trost:
Was uns hier zu schnell entflogen
ist uns drum nicht gar entzogen,
unser Herr der Post ist fort,
und wohin? so möcht man fragen:
Hin zwar an ein frembdes Ort.
Aber, wie wir Hoffnung tragen?
ist Er zu der Heilig-Frommen,
in den Himmel aufgenommen,
Tröstet Euch indeß mit mir,
Er läßt seines gleichen hier:
An des Bruders Tugend-Gaben,
wird man, jenen wieder haben.

Für unsere Leser dürfte es von Interesse sein, zu erfahren, daß die historische Abtheilung des Museums in einem aus dem 17. Jahrhundert stammenden Nürnberger Kupferstiche mit der Unterschrift: »Die Kirche zu St. Salvator gemeiniglich bej der Rosen genandt, mit dem darneben stehenden Reichs Posthaus« die Abbildung des Gebäudes besitzt, in welchem die Herren Ehinger und Abondius ihres Amtes walteten. Kirche und Posthaus sind von gleicher Höhe; die Dächer haben denselben Neigungswinkel; überhaupt findet sich so viel Verwandtes im äußern Ausbau der beiden Gebäude, daß es den Anschein gewinnt, als hätte das Posthaus in früheren Zeiten im Anschluß an die Salvatorkirche zu Klosterzwecken gedient. Es ist in drei Stockwerken ohne jeden architektonischen Schmuck aufgeführt. Im Erdgeschoß befindet sich dicht neben der Kirche ein großer gewölbter Durchgang und mehr nach der Mitte hin die durch eine Thür geschlossene Eingangspforte; außerdem sechs Bogenfenster; über dem Eingange ist ein großes Schild mit dem zweiköpfigen Reichsadler angebracht; die Schraffirung der Thür läßt erkennen, daß dieselbe mit den Reichsfarben streifenweise bemalt war. Die oberen beiden Stockwerke haben eine Front von 11 Fenstern in gleichmäßigen Abständen.

Digitized by Google

87. Die Berliner Briefbestellung vor hundert Jahren.

Von Herrn Ober-Postdirectionssekretär Benzmann in Halle.

Ein leidlich geregelter Briefbestellungsdienst wurde in Berlin und anderen großen Städten erst in Folge der Königlichen allgemeinen Verordnung, das Postwesen betreffend, vom 11. April 1766 eingeführt; vorher war es lediglich Sache der einzelnen Briefempfänger gewesen, in den am Postschalter aushängenden Karten nachzusehen, ob Briefe an sie eingegangen seien, und diese dann abzufordern. Unterblieb die Abforderung wohl tagelang, erst dann erfolgte eine Ueberbringung durch wenige dazu angenommene Boten.

Sowohl bei der Abforderung der Briefe ꝛc., als auch bei dem Austragen derselben kamen gar mancherlei Unordnungen vor. Schon im Kap. VI. §. 4 der Postordnung vom 10. August 1712 war den Briefabholern untersagt worden, die »Poststube« zu betreten, weil die daselbst befindlichen »Briefe und Paquete der Unsicherheit exponiret« würden. Und im Königlichen Edikt vom 24. Februar 1714 heißt es wörtlich: »Hinführo niemand, er sey wes Standes und Condition er auch immer wolle, in die Poststube zu lassen, sondern es muß ein jeder, wenn er der Post wegen, was anzubringen hat, außerhalb derselben am Fenster solches bestellen«. Diesem gegenüber war aber auch bereits im Patent vom 25. September 1713 verordnet worden: »Hergegen sollen auch der Post-Meister und Post-Schreiber sich zu gehörigen Stunden an dem Fenster und im Post-Comptoir finden lassen, damit diejenigen, so ihre Briefe abfordern wollen, nicht aufgehalten werden«.

Was die Unordnungen der Briefboten bei Verrichtung ihres Dienstes und die veranlaßte Abhülfe hierbei anbelangt, so sagt dies am deutlichsten der §. 15 der oben angezogenen Königl. Verordnung von 1766:

> »Es sollen in Unserer Residenz-Stadt Berlin und in andern großen und Haupt-Städten Unserer Provinzen eine hinlängliche Anzahl Briefträger bestellet und zureichend besoldet werden, dahingegen verbieten Wir denselben bey Strafe des Verlusts der Besoldung von Einem Quartal, daß sie sich keines jungen Burschen zu ihrer Hülfe bedienen, noch außer der Taxe der Briefe unter dem Nahmen von Besteller-Lohn etwas von den Empfängern fordern, sondern sich blos mit demjenigen begnügen sollen, was die Empfänger ihnen aus gutem Willen und Freygebigkeit geben möchten.«

Allein mit den Briefträgern, insbesondere in Berlin, wollte es immer noch nicht nach Wunsch gehen.

Zur durchgreifenden Abstellung der vielfach laut gewordenen Beschwerden über Ungehörigkeiten in der Briefbestellung erließ das General-Postamt unterm 31. März 1770 ein Reglement, welches wörtlich hier folgen mag:

Reglement

für die Brief-Träger in denen Residenzien Berlin.

De Dato Berlin, den 31. Märtz 1770.

Demnach das Königl. General-Post-Amt mit äußerstem Mißfallen vernommen, daß bey denen durch die hiesige Hof-Post-Amts-Briefträger zu ver-

Digitized by Google

richtenden Bestellungen der Briefe, allerhand Unordnungen eingerissen sind, welche denen Correspondenten, zu gegründeten Beschwerden Anlaß geben, und der Beförderung der Correspondentz sowohl, als dem damit verknüpften Königl. Interesse höchstnachtheilig sind; So erfordert die Nothwendigkeit, daß diesen eingeschlichenen Mißbräuchen, mit Ernste Einhalt geschehe, und denen Briefträgern ein Regulativ vorgeschrieben werde, wornach sich dieselben genau zu achten haben.

Es gehen aber die Beschwerden des Publici über die Briefträger vornehmlich auf folgende 3 Punkte: Daß sie nehmlich

1. Die Briefe oftmahls sehr spät und erst einen oder wohl zwey Tage nachdem die Post, so solche mitgebracht, angekommen, erhalten.
2. Daß die Briefträger vor jeden Brief an Besteller-Lohn 6 Pf. ihnen abfordern, und
3. Wenn die Correspondenten sich dessen weigern, sie von den Briefträgern oder deren Burschen unhöflich begegnet, oder wohl gar insultiret werden.

Da nun die erstere Beschwerde vornehmlich ihren Grund darinn hat, daß die Briefträger nur einmahl des Tages, nehmlich zu Mittage zwischen 11 und 12 Uhr, sich im Hof-Post-Amte zum Empfang der Briefe einfinden, mithin die Briefe, so mit den Posten um 12 Uhr oder Nachmittags ankommen, wenn sie von den Correspondenten nicht selbst abgeholet werden, bis den andern Tag liegen bleiben, ehe sie den Briefträgern gegeben, von diesen aber wiederum einen halben Tag oder wohl länger, ehe sie zur Bestellung kommen, aufgehalten werden, hierdurch es aber geschiehet, daß die Briefe von den Correspondenten nicht mit der zuerst wieder abgehenden Post beantwortet werden können, welches denenselben öfters sehr nachtheilig seyn kann: Als wird um dieser Beschwerde abzuhelfen, vom General-Post-Amt hierdurch verordnet und festgesetzt,

»ad 1. daß die Briefträger sich sofort vom Tage der Publikation dieses Reglements an, mit Hintansetzung der sich bisher angewöhnten Gemächlichkeit, ohne Fehl täglich zweymahl im Hof-Post-Amt, nehmlich Mittages um 11 Uhr, und Nachmittages um 6 Uhr einfinden, und die Briefe zur Bestellung von dem die Kasse haltenden Hof-Post-Secretaire in Empfang nehmen sollen, da dann diejenigen Briefe, so mit den Posten des Nachts oder Vormittages angekommen, denen Briefträgern um 12 Uhr zur nachmittäglichen Bestellung, und diejenigen, so mit den Posten Mittages nach 12 Uhr angekommen, des Abends um 6 Uhr ihnen eingeliefert werden müssen, damit letztere, wo nicht sofort des Abends, wie solches in den langen Tagen füglich geschehen kann, dennoch des folgenden Morgens ohnfehlbar bestellet werden, wohl zu verstehen, wenn die Correspondenten nach der ihnen zustehenden Freyheit, die Briefe bis resp. 11 Uhr Mittages und 6 Uhr Abends, nach denen aushangenden Charten nicht selbst abgefordert haben.

ad 2. Ist keinem Briefträger erlaubet, bey Strafe des Verlustes seines Dienstes vor einen Brief mehr als 3 Pf. und vor einen Geld-Schein mehr als 6 Pf. an Besteller- oder Briefträger-Lohn zu fordern, ausgenommen von denen Briefen in die äußerste Vorstädte, als vor dem Strahlauer Thor, am Ober-Baum, vor dem Königes- und Spandauer Thor, in der Cöpenicker Vorstadt, jenseits der Roßstraßen Brücke, und auf dem Schiffbauer-Damm, ingleichen vor die

Digitized by Google

Charlottenburger Briefe, als vor welche das Besteller-Lohn von je her 6 Pf. gewesen.

Wann aber der Briefträger an Jemand mehr als einen Brief zu bestellen hat, so ist ihm wohl erlaubt, vor jeden besonders 3 Pf. zu fordern.

ad 3. Da die übele Begegnung der Correspondenten vornehmlich der Unhöflichkeit der Bursche und Beyläufer zuzuschreiben, welche die Briefträger sich wider die Ordnung zu ihrer Gemächlichkeit bishero gehalten haben; So verordnet das General-Post-Amt hierdurch, daß kein Briefträger künftighin, die Briefe durch dergleichen unvereydete Bursche und Beyläufer bestellen lassen solle, es wäre dann, daß er Krankheits halber seinen Dienst selbst zu verrichten unvermögend wäre, welches er aber jedesmahl durch ein Attestat eines Arztes bey dem Hof-Post-Amte anzuzeigen und zu bescheinigen hat. Dahingegen die Entschuldigung, daß das Quartier zu weitläuftig wäre, nicht angenommen werden soll, weil in solchem Falle, wann einer das ihm angewiesene Viertheil nicht selbst bestreiten kann, solches getheilet, und noch ein in ordentlichen Pflichten stehender Briefträger dabey angestellet werden kann.«

Damit nun auch jedermann wisse, daß ihm die Briefe von dem rechten vereydeten Briefträger eingehändiget werden, so will das General-Post-Amt, daß die Briefträger von nun an, so wie solches ehedem gewesen, und nur seit einigen Jahren abgekommen, das Königl. Post-Schild auf der Brust angeheftet, wenn sie im Dienste sind, bey zwey Thaler Strafe in jeden Contraventions-Fall, tragen, wes Endes einem jeglichen derselben, eines aus der General-Post-Casse ohnentgeldlich sofort zugestellet werden soll.

Es haben sich also sämmtliche hiesige Briefträger nach diesem Reglement auf das genauste zu achten, und hat insonderheit das Hof-Post-Amt auf die Befolgung desselben zu halten, und wann dasselbe in Erfahrung bringet, daß der Briefträger die Briefe, so er Vormittages erhalten, des Nachmittages nicht bestellet, oder diejenige, so er des Nachmittages erhalten, nicht des andern Vormittages bestellet hätte, oder daß ein Briefträger sein Officium nicht selbst verrichtet, oder von dem Correspondenten ein mehreres fordert, als ihm vermöge dieses Reglements zu fordern nachgelassen worden, oder auch sonsten diesem gemäß sich nicht beträget, solches sofort dem General-Post-Amt anzuzeigen, damit der Contravenient nach aller Schärfe, und dem Befinden nach mit Verlust des Dienstes, gestrafet werde.

Gegeben Berlin, den 31. Märtz 1770.

Königl. Preuß. General-Post-Amt.
(L. S.) (gez.) v. Derschau.

Dies Reglement enthält so wesentliche Verbesserungen hinsichtlich des Briefbestelldienstes, daß dessen pünktliche Ausführung s. Z. gewiß befriedigt haben wird, bis mit dem steigenden Verkehr eine weitere Vervollkommnung der Bestelleinrichtung sich ergeben mußte.

Die Bestimmungen des Reglements von 1770 findet man im Wesentlichen im Abschn. V. der erneuerten und erweiterten allgemeinen Postordnung vom 26. November 1782 wieder, welch letztere erst durch das Gesetz über das Post-

Digitized by Google

wesen vom 5. Juni 1852 und das dazu erlassene Reglement vom 31. Juli 1852 voll ersetzt wurde.

Noch sei erwähnt, daß durch das Regulativ über die preußische Portotaxe vom 18. Dezember 1824 das dem Briefträger zu entrichtende Bestellgeld

a) für unbeschwerte Briefe bis zum Gewichte von 16 Loth auf... ½ Sgr.,
b) für Begleitbriefe und Auslieferungsscheine auf..... 1 »

festgesetzt, auch angeordnet worden ist,

daß die Abholung der Briefe ꝛc. von der Post fortan nur noch auf Grund einer bei der Postanstalt niederzulegenden schriftlichen Erklärung sollte erfolgen dürfen.

Die weiter eingetretenen Aenderungen wegen theilweiser Aufhebung des Bestellgeldes ꝛc. gehören der Neuzeit an.

II. Kleine Mittheilungen.

Jahresbericht über das englische Telegraphenwesen. Aus dem Jahresbericht des General-Postmeisters über das Telegraphenwesen in dem am 31. März abgelaufenen Rechnungsjahr ist ersichtlich, daß trotz des auf dem Handelsverkehr lastenden Druckes eine Steigerung in der Zahl der beförderten Telegramme gegen das Vorjahr um 317 617 Stück stattgefunden hat. Die Gesammtzahl der während des abgelaufenen Jahres aufgegebenen Telegramme betrug 24 459 613, diejenige der angekommenen 22 792 000 Stück. Nahezu 283 Millionen Worte mit Tagesneuigkeiten wurden im Laufe des Jahres an Zeitungen, Klubs ꝛc. bestellt. Die Gesammtzahl der am 1. März im Betriebe befindlichen Telegraphenämter betrug 3853 neben 1401 Eisenbahn-Telegraphenstationen.

Verschiedene Verbesserungen an den Apparaten sind zur Einführung gelangt; durch die Verwendung des Quadruplex, mittels welches auf einem Draht gleichzeitig vier Telegramme befördert werden können (2 in jeder Richtung), hat die Zahl der im Gebrauche befindlichen schnell arbeitenden Apparate eine Vermehrung erfahren.

Die über Häuser hinweggeführten Drähte werden mehr und mehr durch unterirdische Leitungen ersetzt, nicht nur in London, sondern auch in anderen großen Städten; auch das mehr als jedes andere vom jeweiligen Blüthezustande des Handels abhängige Institut der Ueberlassung von Leitungsdrähten an Privatpersonen weist eine befriedigende Zunahme auf.

Ueber die Mehrzahl der Ansprüche von Eisenbahnverwaltungen aus dem Uebergang der Telegraphenlinien in die Hände des Staates ist theilweise eine Entscheidung schon getroffen, theilweise steht der Abschluß eines Uebereinkommens nahe bevor; der General-Postmeister hofft, die Abrechnung über den zum Ankauf der Telegraphenlinien ausgeworfenen Fonds, aus welchem bis zum 31. März 1879 Summen im Gesammtbetrage von 10 120 075 Pfund Sterling gezahlt wurden, binnen Kurzem abzuschließen.

Die Gesammteinnahmen der Telegraphen-Abtheilung in dem am 31. März abgelaufenen Rechnungsjahre betrugen 1 346 892 Pfund Sterling und zeigen

Digitized by Google

gegen das Vorjahr eine Zunahme von 13 350 Pfund; die Gesammtausgaben stellten sich auf 1 089 000 Pfund, um 85 000 Pfund geringer als im Vorjahr.

Der Fernsprecher in England. Die »Bell Telephone Exchange Company« hatte einer im »Telegraphic journal« enthaltenen Mittheilung zufolge bis Mitte Oktober d. J. in London 50, in Mancheſter 80, in Liverpool 40 Abonnenten aufzuweiſen. Wenngleich dieſe Zahlen im Hinblick auf die große Ausdehnung der genannten Städte und den Umfang ihres Verkehrs nicht viel zu bedeuten haben, ſo liefern ſie doch den Beweis, daß die neue Einrichtung bei dem Publikum Anklang zu finden beginnt. Die bis jetzt vorhandenen Abonnenten ſind vorzugsweiſe Telegraphengeſellſchaften, Verſicherungsinſtitute, Bankiers, Schiffseigenthümer und Kaufleute.

Eröffnung einer ruſſiſch-perſiſchen Telegraphenlinie. Nach einer amtlichen Mittheilung im »Golos« iſt eine Telegraphenlinie von Tchikislar über die perſiſche Grenze nach Aſtrabad, Sharad, Sempan, Teheran und Tabriz erbaut worden, auf welcher Nachrichten ſicher und unüberſetzt in ruſſiſcher Sprache befördert werden können. Der Tarif iſt der im Innern von Rußland gültige unter Hinzurechnung von vier Franken für je 20 Worte zu Gunſten des perſiſchen Staatsſchatzes. (Times.)

Die neue Eiſenbahnbrücke über die Weichſel bei Graudenz, eine der größten Eiſenbahnbrücken des Kontinents, vermöge deren der Anſchluß der Thorn-Inſterburger Eiſenbahn an die Oſtbahn bei Laskowitz hergeſtellt wird, geht ihrer Vollendung entgegen. Die Brücke mit eiſernem Oberbau, auf 12 Pfeilern ruhend, erhält eine Länge von 1443 m, ſo daß zu ihrer Ueberſchreitung mehr als 15 Minuten erforderlich ſein werden. Sie wird alſo hinſichtlich ihrer Länge die beiden Weichſelbrücken bei Dirſchau und Thorn bedeutend überragen. Nichtsdeſtoweniger werden ſich wegen der größeren Leichtigkeit der Konſtruktion die Baukoſten um mehr als die Hälfte niedriger ſtellen als bei der Dirſchauer Brücke.

Für die Poſtverwaltung iſt die neue Verbindung, welche den wohlhabenden ſüdöſtlichen Theil der Provinz Weſtpreußen dem Eiſenbahnverkehre erſchließt, auch noch dadurch von beſonderem Werthe, daß in Zukunft der Weichſelübergang bei Graudenz nicht mehr durch Hochwaſſer oder Eisgang, wie dies jetzt in jedem Jahre wiederholt der Fall iſt, geſtört bz. ganz unterbrochen werden kann, und demzufolge die Umleitung der Poſtſendungen für die wichtige Weichſelſtadt Graudenz über Thorn oder Marienburg vermieden wird.

Die höchſten Bahnen der Welt ordnen ſich bezüglich ihrer Höhe wie folgt: Die Andes-Bahn 15 646 engl. Fuß, die Union-Pacific-Bahn 8573 Fuß, die Central-Pacific-Bahn 7021 Fuß, die North-Pacific-Bahn 5429 Fuß, die Brenner-Bahn (die höchſte in Europa) 4475 Fuß, die Mont-Cenis-Bahn 4390 Fuß, die St. Gotthard-Bahn 3786 Fuß, die Kaukaſus-Linie 3198 Fuß, die Semmering-Bahn 2920 Fuß, die Schwarzwald-Bahn 2789 Fuß und die Apenninen-Bahn 2024 Fuß. (New-Yorker Staatsztg.)

Digitized by Google

Eisenbahnen in Japan. Japan besitzt zur Zeit 66 englische Meilen Eisenbahnen, 142 Meilen sollen binnen Kurzem in Angriff genommen werden, für 455 Meilen sind die ersten Vorarbeiten gemacht. Die fertigen Bahnen haben nur ein Geleis, jedoch zweigeleisiges Planum. Die Schienen sind theils symmetrisch, theils breitbasig, Brücken fast alle von Eisen. Eine eigenthümliche Schwierigkeit für den Bahnbau bietet die hohe Lage der meisten Flußbetten; in einigen Fällen haben die Bahnen sogar mittels Tunnels unter den zwischen Dämmen eingefaßten Flüssen durchgeführt werden müssen. (Ztg. d. V. D. Eisenb.-Verw.)

Die Fortschritte der deutschen Lebensversicherungsanstalten im Jahre 1878. Nach der in Nr. 1457 des Handelsblatts veröffentlichten Uebersicht über den Zustand und die Fortschritte der deutschen Lebensversicherungsanstalten während des Jahres 1878 hat die deutsche Lebensversicherung auch im Jahre 1878 sich noch nicht wieder zu irgend erheblichem Fortschritt aufgeschwungen. Der Brutto-Zuwachs an Versicherten und Versicherungssummen und der Reinzuwachs an Versicherungssummen war verhältnißmäßig geringer als in irgend einem früheren Jahre. Gegen 1877 ist die Zahl der Anträge um 972, und die beantragte Versicherungssumme um 16 073 719 *M.* gesunken.

Im Jahre 1878 bestanden an deutschen Versicherungsanstalten:

35 im Deutschen Reiche,
12 in Deutsch-Oesterreich,
2 in der deutschen Schweiz,

im Ganzen 49 Versicherungsanstalten.

Bei denselben waren im genannten Jahre an neuen Lebensversicherungen beantragt:

76 168 mit 286 245 398 *M.* bei den 35 deutschen Anstalten,
23 045 » 59 926 021 » » » 12 österreichischen Anstalten,
1 978 » 8 985 860 » » » 2 schweizerischen »
101 191 mit 355 157 279 *M.* in Summa.

Hiervon sind wegen ungenügender Gesundheit der Antragsteller abgelehnt, oder von den letzteren vor Ausfertigung der Policen wieder zurückgenommen:

21 855 Anträge mit 85 539 092 *M.* Versicherungssumme.

Von den angenommenen neuen Versicherungen kommen:

Personen		Versicherungssumme	
56 288	mit	215 598 121 *M.*	auf die 35 Anstalten im Deutschen Reiche,
19 418	»	47 202 256 »	auf die 12 Anstalten in Deutsch-Oesterreich,
1 422	»	6 817 810 »	auf die 2 Anstalten in der deutschen Schweiz,
77 128	mit	269 618 187 *M.*	auf 49 deutsche Anstalten.

Bei diesen Anstalten machte das Lebensversicherungsgeschäft im Jahre 1878 folgende Bewegung:

	Personen		Versicherungssumme
Bestand am Anfange des Jahres	759 938	mit	2 336 954 737 *M.*
Zugang im Laufe des Jahres	77 128	»	269 618 187 »
so daß zusammen versichert waren	837 066	mit	2 605 572 924 *M.*

Digitized by Google

Uebertrag..... 837 066 mit 2 605 572 924 M.

Hiervon schieden aus:

	Personen	Versicherungssumme
durch Tod ...	13 530	mit 38 033 453 M.
durch Abgang bei Lebzeiten.	47 765	» 139 171 524 »
	61 295	» 177 204 977 »
mithin Bestand am Jahresschluß	775 771	mit 2 428 367 947 M.
und Zuwachs im Laufe des Jahres 1878....	15 833	» 92 413 210 »

Von dem gesammten Versicherungsbestande am Ende des Jahres 1878 kamen:

Personen	Versicherungssumme	
574 320	mit 1 935 474 691 M.	auf die 35 Anstalten im Deutschen Reiche,
179 357	» 390 261 327 »	» » 12 » in Deutsch-Oesterreich,
22 094	» 102 631 929 »	» » 2 » in der deutschen Schweiz,
775 771	mit 2 428 367 947 M.	auf 49 deutschen Anstalten.

Sprachsünden im amtlichen Schriftverkehr. In der Sonntagsbeilage zur Norddeutschen Allgemeinen Zeitung vom 26. Oktober befindet sich ein Aufsatz, welcher unter der Aufschrift: »Was die deutsche Sprache von den Beamten zu erleiden hat« eine Reihe von Unrichtigkeiten rügt, die sich in den amtlichen Schriftverkehr eingeschlichen haben und sich in demselben gegen die mannigfaltigsten Angriffe und Besserungsversuche mit großer Zähigkeit zu behaupten wissen. Die Forderung des ungenannten Verfassers, daß der amtliche Sprachgebrauch sich den Regeln der Wort- und der Satzbildung unserer Muttersprache streng unterzuordnen habe, ist im Archiv für Post und Telegraphie stets mit voller Entschiedenheit vertreten worden; wir freuen uns deshalb, in jenem Aufsatze einen Bundesgenossen für Bestrebungen zu erblicken, denen in diesen Blättern bereits wiederholt das Wort geredet worden ist. Aus dem Verzeichniß amtlicher Sprachsünden, welches sich für diesmal auf fehlerhafte Wortbildungen beschränkt, verdienen die nachfolgenden zur allgemeinen Kenntniß gebracht und zu gründlicher Abstellung nachdrücklich empfohlen zu werden.

a. Hauptwörter.

Es ist in sehr ausgedehnter Weise in der deutschen Sprache erlaubt, Hauptwörter zu bilden, sei es einfache, sei es durch Zusammensetzung gewonnene; doch darf diese Fähigkeit der Sprache nicht etwa unbegrenzt sich bethätigen. Im amtlichen Verkehr findet sich häufig der Ausdruck: In Gemäßheit des Erlasses, nachgebildet dem Ausdruck in Anbetracht des ...; die Bildung des Hauptwortes Gemäßheit aus dem Vorworte gemäß ist nicht zulässig. Die richtige Form ist das Hauptwort im Dativ neben diesem Vorwort: dem Erlasse gemäß. Will man die oben gebrauchte Wendung beibehalten, so sage man: In Befolgung des Erlasses, in Uebereinstimmung mit dem Erlasse. Diese Ausdrücke werden jenen mißbräuchlichen zu ersetzen im Stande sein. — Von Amtswegen stellt eine unrichtige Zusammenziehung dar. Das Vorwort, welches hier das Hauptwort begleitet, heißt von wegen; dieses regiert den Genitiv; somit muß es heißen: von Amts wegen; in derselben Weise von Rechts wegen statt

Digitized by Google

von Rechtswegen. — Zu dem Behufe ist eine unrichtige Bildung; das Vorwort behuf oder behufs (mit dem Genitiv) läßt das durch das Hauptwort Bezeichnete als Zweck erkennen. Es kann aber nicht aus jenem Vorwort ein Hauptwort gebildet werden. Das Wort Zweck wird die Mißbildung zu ersetzen im Stande sein. — Wörter, wie Inangriffnahme, Inslebentreten, Außerkurssetzung sind wenigstens sehr unschöne Zusammenpressungen. — In Betreff des .., der Betreff sind schlechtgebildete Hauptwörter. Man bezeichnet in amtlichen Schriftstücken den Inhalt eines solchen am Kopfe kurz mit dem Ausdruck:

Bericht (Beschwerde), betreffend ...
oder kurz betreffend ....

Diese Inhaltsangabe mit der Bezeichnung der Betreff zu benennen, ist mindestens kühn, wenn auch nicht verkannt werden soll, daß der aus der früheren Zeit hierfür gebräuchliche Ausdruck rubrum durch einen ebenso einfachen deutschen noch nicht ersetzt ist. Ebenso kann aus dieser Wendung betreffend diese Angelegenheit nicht der Ausdruck gebildet werden: In Betreff dieser Angelegenheit. Das Wort hinsichtlich kann füglich an die Stelle jener mißbräuchlichen Ausdrücke treten. — Im Vorwege (z. B. anordnen) ist ein Hauptwort, aus dem Vorwort vorweg gebildet (vergl. vorwegnehmen), welches gleich vorab steht. Diese Umbildung und die Beugung des so gebildeten Wortes, wie wenn das Wort »der Weg« in der Zusammensetzung enthalten wäre, während nur das Umstandswort weg darin zu erkennen ist, sind zu verwerfen. — Aufgabe des Anspruchs wird unrichtiger Weise für Aufgebung des .. gebraucht. Unter Aufgabe verstehen wir etwas, was (zur Lösung u. s. w.) aufgegeben wird, während Aufgebung das Gegentheil von Beibehaltung ist. Die deutsche Sprache pflegt solche begrifflichen Unterschiede auch in der Form (der Bildung der Wörter) auszudrücken.

Zum Schluß sei noch der merkwürdigen Erscheinung gedacht, daß Hauptwörter aus deutschem Stamme mit Endungen gebildet werden, die fremden Sprachen entlehnt sind, z. B. Lieferant von liefern mit Benutzung der lateinischen Partizipialendung der I. Konj. — ans.

b. Eigenschaftswörter.

Ganz besonders häufig ist die unstatthafte Bildung von Eigenschaftswörtern aus Umstandswörtern, oft ohne Aenderung, z. B. stellenweises Vorkommen (kommt stellenweise vor), die theilweise Zahlung (ist theilweise gezahlt), öftere Wiederholungen (öfter wiederholt), obige (obengenannte).

Ebensowenig darf ein Vorwort in ein Eigenschaftswort verwandelt werden, z. B. aus behuf: das behufige ... statt: das dem Zweck dienliche ... oder das entsprechende ...

Ferner gehört hierher die unrichtige Anwendung von Partizipialformen in adjektivischer Weise. Die betreffende Behörde würde in der Auflösung heißen die Behörde, welche betrifft, während der Sinn sein soll, die Behörde, welche (von dem vorliegenden Falle) betroffen wird. Wohl kann man sagen die betreffenden Akten; denn hier lautet die Auflösung, mit dem beabsichtigten Sinne übereinstimmend: die Akten, welche (diesen Fall) betreffen. Man gebrauche statt des Ausdrucks betreffend in jenem Falle bezüglich (bezügliche Behörde). — Die unterhabenden Truppentheile ist ebenso unrichtig; es sind die Truppentheile

Digitized by Google

gemeint, welche ein Vorgesetzter unter sich hat. Ersatz bietet der Ausdruck die unterstellten Truppentheile.

c. Zeitwörter.

Mißbrauch wird mit der Endung iren getrieben; es mag gelten: stolziren, gruppiren, hofiren, amtiren, hantiren; aber inhaftiren, gebildet aus dem Ausdrucke in Haft, ist nicht zulässig; mit einer dem Lateinischen entnommenen Endung wird sogar hieraus das Hauptwort Inhaftat! Ferner ist die Bildung der Zeitwörter vidimiren und fidemiren (ein Schriftstück mit vidi resp. in fidem versehen) sonderlich; als gesehen bescheinigen oder Einsicht bescheinigen für vidimiren, beglaubigen für fidemiren sind vollständigster Ersatz.

Przewalski's Entdeckungsreisen in Central-Asien. Der Oberst Przewalski, dessen Expedition wir in Nr. 23 des Archivs für 1878 Erwähnung gethan haben, hatte der Kaiserl. Russ. Geogr. Gesellschaft am 20. März/1. April aus Soisan gemeldet, daß er durch ungeheuere Schneemassen zu einem dreiwöchigen Aufenthalte an diesem Militärposten gezwungen worden sei und erst am folgenden Tage nach Bulun-tochoi und Hami (Mongolei) aufbrechen werde. Am 1./13. Mai ist er alsdann am Flusse Bulgun eingetroffen und einer über Peking eingegangenen Depesche zufolge am 20. Juni nach Schastau (Schah-tschou), einer Oase der Gobiwüste in Ost-Turkistan, gelangt. Bei dem Zug durch die Wüste wurde ein Punkt von 5000 Fuß über dem Meere passirt, während diese sehr fruchtbare Oase nur 3500 Fuß Höhe hat. Gegen Süden und in der Richtung des Lobnov sind die mit ewigem Schnee bedeckten Bergketten sichtbar. Die Expedition hat dort bis Ende Juli gerastet und ist dann nach Lhassa in Tibet weitergezogen. Alle Mitglieder waren in guter Gesundheit und wissenschaftliche Beobachtungen fanden erfolgreich statt.

J. G. Bennett's Polarexpedition. Im Anschluß an die Mittheilung in Nr. 17 des Archivs wird für unsere Leser die Nachricht von Interesse sein, daß das amerikanische Polarschiff »Jeanette« nach 25tägiger Fahrt von San Francisco vor Illiniuk, dem Hafen der 2100 Seemeilen nach Nordwest entfernten Insel Unalaschka im Aleutenarchipel, eingetroffen ist. Der Befehlshaber der Expedition, Kapitän De Long, hat an den Marineminister berichtet, daß er nicht, wie zuerst beabsichtigt, nach der Insel St. Paul fahren werde, da er die nöthigen Fellkleidungen bereits auf Unalaschka erhalten habe, sondern sich geradewegs nach der Handelsstation St. Michael an der Mündung des Jukun wenden werde, um Eskimohunde, Schlitten, Boote an Bord zu nehmen, und dann nach der St. Lorenz-Bai südlich vom Ostkap fahren werde, um nach Prof. von Nordenskjöld[1]) zu forschen. Da er dort die Sicherheit der »Vega« erfahren wird — die lang erwartete Ankunft der letzteren in Japan und die somit erfolgreich ausgeführte Nordostdurchfahrt ist durch ein Telegramm des Prof. v. Nordenskjöld aus Yokohama vom 3. September bestätigt worden — so kann dann die »Jeanette«, welche Unalaschka am 6. August verlassen sollte, ohne weiteren Aufenthalt die Behringstraße passiren.

---

[1]) Vergl. die Mittheilung in Nr. 16 des Archivs »Die Nordenskjöld'sche Polarexpedition«.

Digitized by Google

III. Zeitschriften-Uebersicht.

1) **Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten. Nr. 44. Berlin, 31. Oktober 1879.

Die Personaleinrichtungen bei den Verkehrsanstalten. (Schluß.) — Die neue Uniform der Beamten der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung. — Verkehrsnachrichten. — Personalnachrichten. — Betriebswesen. (Stempeln der Briefe. Soldatenbriefe. Aushänge in den Schaltervorzimmern. Zurückbleiben von Packeten an den Zwischenstationen.) — Beraubung einer Personenpost. — Kleine Mittheilungen. — Korrespondenzen. — Ausland. — Vermischtes. — Redaktionsschalter. — Feuilleton.

2) **Unsere Zeit.** Deutsche Revue der Gegenwart. Herausgegeben von Rudolf von Gottschall. 15. Jahrg. 21. Heft. 1879.

Spirid. Gopcevič, die Samoa-Inseln und ihre Bewohner. — Friedrich von Bärenbach, die Sozialwissenschaften in der Gegenwart. 6. — Wilh. Müller, zur inneren Geschichte Preußens und Deutschlands 1870 bis 1879. 4. — Zur Geschichte Californiens. — Chronik der Gegenwart.

3) **Das Ausland.** Ueberschau der neuesten Forschungen auf dem Gebiete der Natur-, Erd- und Völkerkunde. Von Fr. v. Hellwald. Nr. 43. Stuttgart, 27. Oktober 1879.

Die Galápagos-Inseln. — Der Levantehandel im Mittelalter. III. — Der Karatschai an den Quellen des Kubans. (Schluß.) — Die Katastrophe von Szegedin und das Rettungswerk. — Das Grundeigenthum in den Vereinigten Staaten. — Kafiristan. — Neue französische Seide. — Geographische Nachrichten.

4) **Revue des deux mondes.** Paris, 15 Septembre 1879.

Le roi Apépi, dernière partie par M. Victor Cherbuliez. — Les assemblées du clergé en France sous l'ancienne monarchie. Les assemblées du clergé au temps de la fronde, par M. Alfred Maury. — Le musée Thorwaldsen et l'église Notre-Dame de Copenhague. L'oeuvre moderne et religieuse de Thorwaldsen, par M. S. Jacquemont. — La réforme de l'impôt foncier, par M. Mathieu-Bodet. — L'histoire monumentale de Rome et la première renaissance. Du soin des édifices à Rome pendant le XV. siècle, par M. A. Geffroy. — Laurence. — L'esthétique naturaliste, par M. Charles Bigot. — Revue littéraire. — Le théâtre de M. Labiche, par M. F. Brunetière. — Revue musicale. L'académie nationale de musique et l'opéra populaire, par M. F. de Lagenevais. — Chronique de la quinzaine, histoire politique et littéraire. — Essais et notices. Les observatoires d'Italie. — Bulletin bibliographique.

5) **Telegraphisches in verschiedenen Zeitschriften.**

The telegraphic journal. Vol. VII. No. 160.

Blake's Microphone transmitter. — The Hughes Perfecter. — Hopkin's Electric Current Measurer. — Heinrich's Electric Lamp. — Siemens' Electric Lamp.

Journal of the telegraph. Vol. XII. No. 285.

On lightning protectors for telegraphic apparatus. — The Telephone in France. — New Submarins Cables. — The telephone exhibited and explained to the Savants. — A new theory of the earth's magnetic poles.

L'Electricité. 2e Série. No. 19.

L'électricité et le transformisme. — Lecture d'Edison sur le téléphone électrochimique. — Le téléphone à cylindre rotatif.

Herausgegeben im Auftrage der Kaiserlichen Post- und Telegraphenverwaltung.

Gedruckt Berlin in der Reichsdruckerei.

Digitized by Google

Archiv für Post und Telegraphie.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

№ 22. Berlin, November. 1879.

Inhalt: I. Aktenstücke und Aufsätze: 88. Ein Postprozeß aus dem 18. Jahrhundert. — 89. Vineta, Julin und Jomsburg. — 90. Der Schiffs- und Waarenverkehr Bremens im Jahre 1878.

II. Kleine Mittheilungen: Die deutsche Post auf den Bergen. — Die Postanstalten in Westerland auf Sylt und in Borkum. — Aus dem Berichte über die Gemeindeverwaltung der Stadt Berlin in den Jahren 1861 bis 1876. — Post-Almosenbüchsen. — J. G. Bennett's Polarexpedition.

III. Zeitschriften-Ueberschau.

I. Aktenstücke und Aufsätze.

88. Ein Postprozeß aus dem 18. Jahrhundert.

In der Nummer 19 des Archivs von 1878 ist auf Seite 605 angegeben, daß dem Postmuseum eine werthvolle Gabe in Gestalt einer Druckschrift aus dem Jahre 1725 zugeführt worden sei, welche einen Post-Ersatzfall aus dem Anfang des vorigen Jahrhunderts behandelt. Wir kommen in dem Nachstehenden ausführlicher auf diese Schrift zurück, weil sie sowohl postgeschichtlich, als durch die Wiedergabe der Prozeßakten rechtsgeschichtlich ein erhebliches Interesse gewährt.

Der Titel der Schrift, welche 92 enggedruckte Folioseiten umfaßt, und auf welcher weder der Druckort, noch der Verfasser angegeben sind, lautet in bezeichnender Weitschweifigkeit:

»Wahrhaffte und aktenmäßige **Species Facti**, betreffend Ein Kästlein, So ein Kauffmann in Leipzig, Nahmens Franz le Clerc, Anno 1699. Auf das Ober-Post-Amt daselbst zur Bestellung nach Nürnberg an Wolffgang Pflügern gegeben, Nachhero aber auf denen Kayserl. Reichs-Posten von obhanden kommen, und was bey dem dißfalls movirten Rechts-Processe bis daher ergangen, Nebst denen darzu gehörigen Beylagen. Anno 1725.«

Der Inhalt der Schrift zerfällt in eine unverkennbar vom Standpunkte der Verklagten verfaßte Species facti auf 19 Folioseiten, welcher demnächst die wichtigsten Schriftstücke aus den Prozeßakten theils im Auszuge, theils vollständig als

Digitized by Google

Anhang beigefügt sind. Das Sachverhältniß läßt sich in Kürze wie folgt zusammenfassen:

Ein von dem französischen Kaufmann Le Clerc im Dezember 1699 bei dem Kursächsischen Ober-Post-Amt in Leipzig zur Post geliefertes Packet an Wolffgang Pflüger in Nürnberg gerieth während der Postbeförderung in Verlust.

Der Absender, welcher bei der Auflieferung zur Post angegeben hatte, die Sendung enthalte Waaren, trat nunmehr mit der Behauptung auf, es seien in dem mit Wachsleinwand überzogenen Kästchen 369½ Louisd'or, 1 Pistolett und ½ Pfund Wachsstock enthalten gewesen. Le Clerc erwirkte bei der Landesregierung eine Spezialkommission zur Untersuchung des Verlustfalles, die nach mehreren Jahren nichts weiter herausbrachte, als daß das Packet »bei denen Kayserlichen Stationen zwischen Bareuth und Nürnberg verlohren worden«, und erhob dann im Jahre 1709 vor dem Schöppenstuhl in Leipzig gerichtliche Klage gegen die Erben des inzwischen mit Tode abgegangenen Leipziger Ober-Postmeisters, Johann Jacob Kees, auf Ersatz in Höhe des von ihm nachträglich behaupteten Werthes der Sendung.

Die Beklagten setzten dieser Klage den Einwand entgegen, daß nach dem §. 4 der kursächsischen Posttaxordnung vom 13. Mai 1693 »Derjenige, so pretiosa und Gelder durch die Post will befördert wissen, zuförderst den Werth und das Quantum bey dem Postmeister ingeheim, damit es aufgezeichnet werde, richtig ansagen soll, massen denn die Postmeister vor ein mehrers, als was angegeben worden, zu stehen und zu haffte nicht gehalten sein sollen«, und verlangten die Zurückweisung der Klage, weil »Kl. wieder sie kein jus agendi haben könne, anerwogen er auf diese in lege publica vorgeschriebene formam nicht libelliret, vielmehr in der Klage selbst, daß er darwieder durchgehends gehandelt, zugestanden.« Der Schöppenstuhl zu Leipzig wies jedoch das Verlangen der Verklagten, diese Einrede als prozeßhindernd anzuerkennen, zurück, und erklärte sie »sub poena confessi & convicti« für verbunden, sich auf die Klage einzulassen, welches Erkenntniß auch von der Leipziger Juristenfakultät »Leuterungs-Weise« bestätigt wurde.

Die Verklagten versuchten nunmehr, sich dem richterlichen Gehör durch Anrufung von Verwaltungsbehörden zu entziehen. Sie wandten sich an die kursächsische Landesregierung, sowie an das Geheime Konsilium, »als wohin die Post-Sachen eigentlich gehören«, und baten, sie »bey der Post-Tax-Ordnung, als welche sowohl von Ihro Königl. Maj. selbst Anno 1696 als auch des Herrn General-Feld-Marschalls Grafens von Flemming, als damahligen General-Erb-Postmeisters Hoch-Gräfl. Excell. Anno 1698, Johann Jacob Keesen dem Ältern, zum fundament gegeben worden, allergnädigst zu schützen.« Allein diese hohen Kollegien trugen Bedenken, in den Rechtshandel einzugreifen und überließen den Beklagten, ihre Einwendungen aus dem §. 4 der Posttaxordnung im Wege des gerichtlichen Verfahrens geltend zu machen.

Nach diesem Vorspiel, das, wie sich leicht ermessen läßt, einen nicht unbeträchtlichen Aufwand von Zeit und Papier erfordert hatte, fing denn nun der eigentliche Prozeß an. Um dem Einwande der nicht posttaxmäßigen oder, wie wir sagen würden, postordnungsmäßigen Einlieferung zu begegnen, führte der Kläger aus, es hätten die Louisd'or damals in Leipzig keinen gewissen Kurs gehabt, und folglich in quali et quanto nicht angegeben werden können. Allein ihm wurde darauf von den Verklagten geantwortet: »Es hätten Ducaten, Juwelen und andere pretiosa ebenfalls keinen gewissen Cours oder ordentliche Aestimation, dem

Digitized by Google

ohnerachtet erfordere die Post-Ordnung, Gelder und pretiosa indistincte anzuzeigen. Wenigstens hätten doch die Louisd'or juxta literam der Post-Ordnung in quali et quanto angegeben werden können, i. e. Kl. hätte nur melden dürffen, daß in dem Kästlein Louisd'or und wieviel vorhanden wären. Woferne er nun solches dem Ober-Postmeister selbsten nach der Post-Ordnung gemeldet, oder daß ihn nicht antreffen können, dociret, so hätte er solchergestalt dem §. 4 der Post-Tax-Ordnung ein Genüge gethan. Er als ein Kauffmann hätte allerdings wohl gewust, was Post-Manier sey, wie man denn aller Orten, als in Frankreich, Engelland, Preußen und im gantzen Römischen Reich die Pretiosa und Gelder accurat angeben, oder daß die Defraudationes recht exemplarisch gestrafet würden, gewarten müste. Hätte nun derselbe mit der Sache aufrichtig umgehen wollen, und keinen animum defraudandi gehabt, so hätte er, wie seine allerunterthänigste Schuldigkeit gegen den Allergnädigsten Landes-Herrn, unter dessen Schutz und Schirm er lebet, erfordert, seine Louisd'or in ein weit kleineres Kästlein, welches nicht grösser, als eine geballete Hand seyn dürfen, bringen, den rechten Werth davon angeben, und das porto davon mit 11 Thlr. 12 gr. bezahlen können. Auf diese Art hätte das Kästlein in das versiegelte Paquet gebracht werden, und in dem Felleisen bis nach Nürnberg uneröfnet gehen können. Weil aber Kl. das porto von 11 Thlr. 12 gr. profitiren und das Ober-Post-Amt hintergehen wollen, so hat er die Louisd'or in einen Kasten von einer excessiven Größe eingepacket und solchen mit Wachsstock, Pappier und andern beschwerenden Sachen, damit man das Geld nicht mercken können, ausgestopfet.« Zur größeren Verdeutlichung dieses Einwandes brachten die Verklagten Abbildungen des Kästchens, sowohl in derjenigen Größe, in welcher es von dem Kläger zur Umgehung des Werthportos aufgeliefert worden war, als in dem viel geringeren Umfange, den es hätte haben müssen, wenn wirklich nur der nachträglich behauptete Geldinhalt darin gewesen wäre, zu den Akten, und wir finden beide »Risse« in sauberen Holzschnitten unter den Beylagen unserer Druckschrift wiedergegeben.

»Die Litis Contestation geschahe hierauf negative, anerwogen bey dem damahligen Zustande des Processes, ob Kl. sein Kästchen auf die Post richtig abgegeben oder ob es nicht dessen Diener selbst verporthieret, annoch dubiös war, wobey aber in vim peremtoriarum exceptio inepti et non concludentis libelli, non observatae legis postarum, dolosae reticentiae, suppressae qualitatis pecuniae, animi defraudendi jus et tesseram postarum pro transportandis pecuniis, rei Ministro ad hoc non constituto traditae, propriae culpae etc. etc. etc. non competentis actionis unter andern mit angehänget wurden.«

Wir erfahren nun ausführlich, wie das Gericht auf Beweis und Gegenbeweis verabschiedet, »worbey es der eingewandten Leuterung und Appellation unerachtet verbleibet«; wie der Anwalt der Beklagten dem Kläger den in der Klage über den ganzen Sachverhalt angetragenen Eid zurückschiebt, und wie der Kläger, »derer Beklagten Einwendens ohnerachtet den Eyd de veritate und juxta verba libelli praestiret;« wie demnächst mit dem weiteren Beweis und Gegenbeweis in der durch die damalige Prozeßpraxis gebotenen Umständlichkeit verfahren wird.

Endlich, nach vollen sieben Jahren, erfolgte im Juni 1716 das erste, von der Juristen-Fakultät zu Leipzig gesprochene Definitiv-Urtheil, worin »Ordinarius, Senior und andere Doctores« dieser Fakultät »nach fleißiger Verlesung und Erwegung in Rechten gegründet und zu erkennen seyn erachten: Das die Klage

Digitized by Google

angebrachter Maßen nicht statt hat.« Dies Urtheil ist mit den Entscheidungsgründen in Beilage 8 unserer Druckschrift mitgetheilt; die Abweisung ist einfach darauf begründet, daß Kläger, da er die Vorschrift der Posttaxordnung nicht befolgt, den Verlust des Kästleins sich selber beizumessen habe und dessen Erstattung bei den Beklagten zu suchen nicht vermöge. Dagegen nahm die Juristen-Fakultät an, daß der Anspruch des Klägers trotz jener Vorschrift der Posttaxordnung begründet gewesen sein würde, wenn nachgewiesen werden könnte, daß der Erblasser der Verklagten von dem Inhalte der Sendung Kenntniß gehabt und sich mit dem Kläger über die nicht deklarirte Absendung verglichen habe. — Dies Urtheil wurde auf die vom Kläger dagegen eingelegte Berufung oder Leuterung durch das in Beilage 9 abgedruckte »Leuterungs-Urthel« des Schöppenstuhls zu Leipzig vom November 1716 kurzweg bestätigt.

Während also der Prozeß, abgesehen von seinen gewiß nicht geringen Kosten, bisher einen für die Verklagten günstigen Verlauf genommen hatte, wandte sich nunmehr das Blatt, indem das Appellationsgericht zu Dresden in seinem auf klägerische Appellation unterm 28. August 1717 ergangenen Urtheil für Recht erkannte, »daß in erster Instanz übel gesprochen und wohl appelliret«, und demnach die Verklagten, dem Klageantrage entsprechend, für schuldig erklärt wurden, dem Kläger »die libellirten 369½ Louisd'or ingleichen ein Spanisch Pistolet und ½ Pfund Wachsstock oder dessen Werth nebst dem Interesse morae von Zeit der erhobenen Klage zu restituiren oder zu bezahlen.« Diese Entscheidung, welche unsere Schrift nicht ohne Grund als »wieder alles menschliche Vermuthen« bezeichnet, und deren rationes decidendi in der Beilage 10 mit den bittersten Glossen versehen abgedruckt sind, beruhte im Wesentlichen auf der offenbar sehr spitzfindigen Erwägung, daß die Verklagten mit ihrem Einwande der nicht ordnungsmäßigen Einlieferung des Packets bereits vor der Einlassung auf die Klage gehört und zurückgewiesen worden seien, und daß sie deshalb sich gegenwärtig nicht von neuem auf diesen Einwand berufen könnten. Ohne der Einsicht der würdigen Appellationsrichter zu nahe zu treten, will es doch scheinen, als ob sie der Zurückweisung des Verlangens der Beklagten, sich überhaupt nicht auf den Prozeß einlassen zu dürfen, eine zu weit gehende Bedeutung für die materielle Entscheidung der Sache beigelegt und eine Frage für rechtskräftig entschieden angenommen haben, über welche der Vorrichter seinerseits materiell zu entscheiden gar nicht willens gewesen war.

Allein so bedenklich das Dresdener Urtheil vom Standpunkte unbefangener Prüfung sich rechtlich erweist, und so große Mühe sich die Erben des wackern Ober-Postmeisters von Leipzig gaben, eine Abänderung dieser Entscheidung herbeizuführen, so erwies sich dieselbe doch im ferneren Verlaufe des Prozesses als hieb- und schußfest. Die gegen dieses Urtheil nunmehr von den Verklagten eingelegte Leuterung wurde durch Erkenntniß vom 23. Februar 1718 zurückgewiesen, das versuchte weitere Rechtsmittel der Ober-Leuterung durch Erkenntniß vom 10. September 1718 für nicht zulässlich erachtet.

Somit war der Prozeß, nachdem im Vorspiel drei, im Hauptstücke nicht weniger als fünf förmliche Gerichts-Erkenntnisse nothwendig geworden waren, endgültig zu Ungunsten der Verklagten entschieden. Allein unsere Schrift belehrt uns, daß die Keesischen Erben ihre Sache noch lange nicht verloren gaben. Wir erfahren nämlich, daß nun dem langen Rechtshandel noch ein ausführliches Nachspiel in der Exekutions-Instanz gefolgt ist. Die Beilage 16 druckt ein Urtheil des Schöppen-

Digitized by Google

stuhls zu Wittenberg vom 15. April 1722 ab, worin »Verordnete Doctores dieses Churfürstlich Sächsischen Hofgerichts und Schöppen-Stuhls vor Recht erkennen«, daß der von den Verklagten in der Exekutions-Instanz als angebliches novum erhobene Einwand, wonach das fragliche Packet von der kursächsischen Post richtig an die Kaiserlichen Stationen abgeliefert und erst auf letzteren in Verlust gerathen war, wegen mangelnder Formalien der dafür angetretenen Beweise zurückgewiesen wird. Dagegen führt das in Beilage 17 mitgetheilte Urtheil vom August 1723 der Leipziger Juristen-Fakultät (derselben, welche im Jahre 1716 die Klage angebrachtermaßen abgewiesen hatte) aus: Wenn die Verklagten beschwören würden, erst nach Beendigung des Hauptprozesses Kenntniß davon erlangt zu haben, daß das Kästlein auf der Kaiserlichen Post in Verlust gerathen sei, so müsse Kläger wegen dieser noviter reperta abgewiesen werden. Worauf denn der Kläger sich abermals nach Dresden wandte, und am 13. September 1724 wiederum ein ihm günstiges Urtheil des Dresdener Appellationsgerichts (Beilage 18) dahin erging, daß den Einwendungen der Verklagten nicht stattzugeben, und es bei den früheren Entscheidungen zu belassen sei. Dies Erkenntniß wurde denn durch Leuterungs-Urtheil vom 17. Februar 1725 einfach bestätigt.

Aber auch in dieser Lage gaben die Beklagten, trotz elffacher Richtersprüche, sich noch keineswegs zufrieden, sondern sie machten nunmehr den Versuch, sich an den Landesherrn selber zu wenden und im Wege der Kabinets-Justiz eine Aufhebung der ihnen ungünstigen Entscheidung zu erwirken. Ausschließlich zu diesem Zwecke ist unsere Schrift verfaßt, und es ist in hohem Grade bezeichnend, mit welchen Hülfsmitteln sie dies in den Augen eines heutigen Juristen schlechterdings unstatthafte Vorhaben zu beschönigen weiß.

Zunächst wird den Gerichten in mehr oder minder versteckter Weise vorgeworfen, daß sie sich an die vom Landesherrn erlassene Posttaxordnung nicht gekehrt hätten. Es ist bekannt, sagt der ungenannte Verfasser unserer Schrift, »daß alle Collegia und Dicasteria mit ihren schweren Pflichten darauf gewiesen seyn, also daß, wenn solchemnach lediglich nach denen Landes-Gesetzen gesprochen werden soll, alle Opiniones, als welche denen Landes-Gesetzen billig weichen müssen, nothwendig bey Seite zu setzen. Es pflegen auch die größten Staats-Ministri und Politici klare und deutliche Landes-Gesetze, insonderheit aber die Festhaltung derer-selben, als den größten Theil einer glückseligen Regierung anzusehen. Da hingegen auch einem Landes-Herrn nichts sensiblers sein kann, als wenn demselben dessen hohen Autoritaet und von Gott verliehene Praerogativen benommen, und die unter eigner hohen Hand ergangenen und promulgirten Landes-Gesetze hindangesetzet werden, welches offtmahls nach sehr langen Jahren große Verantwortung veranlassen kan ꝛc.« Hieran knüpft unser Anonymus, wahrscheinlich selbst ein sächsischer Advokat, folgende für seine Herren Kollegen nicht eben schmeichelhafte Bemerkung: »Ist ein Land im gantzen Römischen Reiche mit schönen, klaren und deutlichen Landes-Gesetzen versehen, so ist es gewiß das Chur-Fürstenthum Sachsen. Dennoch wird man gestehen müssen, daß kein Land mit mehrern, schwerern und Geldfressenderen Processen überladen ist, als eben dieses, dergestalt, daß die Leute bey so leidl. Abgaben in das äuserste Armuth versetzet und am Bettel-Stab gebracht, ja wohl gantz extra statum contribuendi gesetzet, alle Negotia außm Lande getrieben und gantze Familien ruiniret werden, wodurch denn geschiehet, daß Handel und Wandel im Verfall gerathen müssen, und niemand wegen der erschrecklichen

Digitized by Google

Processe und ungewissen Rechts etwas zu entrepeniren sich getrauet. Hierbey ist aber wahrhafftig die schöne Process-Ordnung gantz unschuldig, vielmehr kan dieses fatale Exempel einen Beweiß geben, wo es stecke, wenn es die Gnade haben sollte, ein paar mahl mit Fleiß durchlesen, und erwogen zu werden.«

Im Weiteren wird die bereits vorhin als bedenklich bezeichnete Auffassung des Dresdener Appellationsgerichts »umständlich, jedoch mit aller möglichen Kürtze« einer Prüfung unterzogen.

»Sollte man aber meynen«, heißt es unter Anderem, »als ob die vorgeschützte und aus der Post-Ordnung genommene Exception, weil man deren ungeachtet auf die Litis-contestation gesprochen, nicht nur litis ingressum impediens, sondern gäntzlich aberkannt werden: so beliebe man nur zu erwegen, daß keine Instanz, sie sey, welche sie wolle, Landes-Gesetze praeteriren, aussetzen oder wohl gar aberkennen könne. Denn wenn dieses wäre, so stünde die potestas legislatoria bei ihnen, und nicht bey dem Landes-Herrn, welches gewiß viel üble Suites nach sich ziehen würde«. Und hierzu bemerkt der Verfasser, mit einem unverkennbaren Compliment an die hohe Stelle, die er zu einem Akte der Kabinets-Justiz zu bewegen strebte: »Selbst die Hohen Königl. Ministri, haben sich jedesmahl stricte nach der Post-Tax-Ordnung gerichtet. Denn als Anno 1710 Ihr. Königl. Maj. in allerhöchster Person in Dantzig sich befunden, und des damahligen Herrn Geheimden Raths von Hoym Excell. in der Michael-Messe, etliche mahl kleine Paquetgen, und zwar einmahl mit 2000, das andere mahl aber mit 4000 Stück Ducaten dahin übermacheten; so beliebten hochgedachter Herr Geheimder Rath den Ober-Postmeister zu sich kommen zu lassen, und expresse zu sagen, daß Er ihm selbst solche Juhalts der Post-Tax-Ordnung in seine Hände geben wollte, wie Sie denn auch jedesmahl die Ducaten in quali et quanto angegeben. Da nun solches hohe Königl. Ministri thun, warum sollte sich nicht auch ein Kauffmann darnach richten, zumahl wohl eher viele Monate und Jahre hingehen, da dergleichen Kostbarkeiten nicht aufgegeben werden?«

Unsere Schrift versucht nun, dem Landesherrn klar zu machen, daß er kraft seines hohen Amtes nicht nur berechtigt, sondern sogar verpflichtet sei, die den Verklagten ungünstige Entscheidung der Gerichte aufzuheben. Es ist in hohem Grade ergötzlich, den zu diesem Zwecke vorgebrachten Sophistereien des Verfassers zu folgen.

»Eine Sentenz erlanget ja vim judicati aus der Prozeß-Ordnung. Nun ist diese nichts anders als ein Landesgesetze, so von dem Landesherrn geordnet worden, und sich auf andere Landesgesetze zugleich mit gründet und steifet. Wenn demnach eine Sentenz nach den Landesgesetzen gesprochen wird, so hat der Part die beneficia der Prozeß-Ordnung ohne Zweifel zu genießen. Ist sie aber nicht nach denen Landesgesetzen gesprochen, so hat sie die beneficia der Prozeß-Ordnung nicht zu genießen, und ist selbige nicht anders als legaliter zu interpretiren.«

»Legaliter rührt von lege her, welches ein Landesgesetz heißt. Ist nun dieses in einem Urtheil übergangen, so ist es Sententia ipso jure nulla, und gewinnet keine Krafft Rechtens.«

»Will man nun bey dieser Sache die Römischen Gesetze erwegen, so findet man selbige in gegenwärtigen Falle durchgehends vor Beklagte. Wiewohl es hier nicht einmahl dessen vonnöthen ist, weil es heisset: ubi adest lex provincialis, ibi cessat jus Romanum, Ihr. Königl. Maj. auch Gesetze zu geben ohnstreitige Macht haben. Eine Sentenz muß ja ihr fundament haben, es rühre nun entweder von Römischen oder Sächß. Gesetzen her, tertium non datur, weil außer diesen besondere opiniones

Digitized by Google

zu hegen, oder denen Landes-Gesetzen aufzudringen, scharff verbothen worden. Denn alle Sententionantes haben ihre schwere Pflichten auf sich, so auf die Landes-Gesetze gerichtet sind, und ist dahero nicht ohne grosse Verantwortung, wenn sie widrige opiniones einführen, und die Gesetze nur nach ihren Gutdünken appliciren wollen. Zwar will Beklagten vorgeworfen werden, als ob sie nichts vorzuschützen gewußt, als die Post-Tax-Ordnung, womit sie doch so vielmahl abgewiesen worden. Allein worauf soll man mehr bauen, als auf eines Landes-Herrn publicirtes und klares Landes-Gesetze, welches ja die grösste Stütze unserer Glückseligkeit sein muß. Gleichwie nun alle diejenigen, so die Göttlichen Gesetze vor Augen haben, und nach denenselben nach allen Vermögen zu leben sich befleißigen, Krafft der theuren Verheissung nicht nur zeitliches Wohl und Glückseligkeit, sondern auch die ewige Seligkeit zur Belohnung empfangen sollen: Also muß man auch das feste Vertrauen haben, daß große und mächtige Landes-Herren, welche als Götter dieser Erden billig anzusehen, Dero treuen Unterthanen, welche die von ihren höhesten Händen unterschriebene und publicirte Landes-Gesetze heilig und unverbrüchlich zu halten, und darnach zu leben sich befleißigen, jederzeit dabey schützen und kräfftigst mainteniren werden. Wie ist nun denen Keesischen Erben zu verargen, daß sie den Schutz und Effect derer Landes-Gesetze so operose und angelegentlich suchen. Nur ist zu wünschen, daß auch diejenigen, so darauf Pflicht abgeleget, solche aus allerunterthänigster Devotion gegen den allerhöchsten Landes-Herrn ebenfalls jederzeit mit dergleichen Eyfer in Obacht nehmen. Wer wollte also Beklagten verdencken, wann sie zu ihrem höchsten Gesetz-Geber das sicherste Vertrauen hegen, sie würden unter dessen mächtigen Protection den erwünschten Effect genießen? Denn was kan wohl besser, sicherer und bündiger sein, als ein klares Landes-Gesetze vor sich haben? Und worinnen bestehet wohl der Effect dererselben anders, als daß von denen Rechts-Collegiis der allergnädigsten Intention gemäß, darauf erkannt werden muß. Klare und deutliche Landes-Gesetze, und die daraus fliessende Gerechtigkeit, wird als die wahrhafteste Stütze eines Staats gehalten, und die, so darwieder thun, oder dieselben auf eine sonderbare Art zu verdrehen und zu verwerffen suchen, werden exemplarisch bestrafet. Denn wo keine Straft ist, da ist keine Furcht, und wo keine Furcht ist, und ein jeder thut, was er nur will, daraus entstehen die grössesten Verwirrungen, und aus solchen Verwirrungen alsdenn der gäntzliche Ruin eines Landes. Man hat zwar vor alle und jede Dicasteria, insonderheit auch vor E. hohes Appellation-Gerichte, woselbst die condemnatoria gedachter maßen ausgefallen, allen schuldigen Respect und Veneration. Noch weit mehr aber vor Ihr. Königl. Majestät unsern allergnädigsten Landes-Herrn. Denn gleichwie von Deroselben allerhöchsten Gewalt und Superiorität die heilsamen Landes-Gesetze, emaniren und bey Dero allerhöchsten Person die potestas legislatoria einzig und allein beruhet, also muß man des allerunterthänigsten Vertrauens leben, daß Selbde die mit Dero allerhöchsten Hand und Nahmen unterschriebene, publicirte und so vielmahl confirmirte Befehle, Verordnungen und Landes-Gesetze jederzeit mächtigst manuteniren und Dero getreuesten Unterthanen, so denenselben behörig nachkommen, gegen männiglich, so darwieder etwas verhängen sollten, allergnädigst schützen werden; allermassen auch Dieselben jedesmahl höchstrühmlichst gewohnet gewesen, denenjenigen, so vor Dero allerheiligsten Person sich niederwerffen, und um Schutz und Hülffe Selbde anflehen, ein allergnädigstes Gehör zu geben.«

Digitized by Google

Zum Schluß heißt es alsdann:

»Indem aber jedermann des allerunterthänigsten Vertrauens leben muß, Ihr. Königl. Majestät werden, als der höchste Gesetz-Geber und Landes-Herr Dero getreueste Unterthanen bey denen deutlichen Landes-Gesetzen und klaren Mandaten (als warum auch Beklagte jedesmahl lediglich gestehet) mächtigst schützen; so hat die unumgängliche Nothdurfft erfordert, höchstgedachter Ihr. Königl. Maj. die Bewandniß dieser fatalen Sache allerunterthänigst vorzustellen, und um allergnädigste Protection bey Dero allerheilsamsten öffentlichen Sanctis, als deren unverbrüchlichen Conservation Selbde jedesmahl, als den pretieusesten Theil der von GOTT ihnen verliehenen Landesherrlichen Macht und Vorzuges anzusehen gewohnet gewesen, wehmütigst zu bitten.«

»Und da die Sache an und vor sich selbsten, wie solche in niederer und hohen Instanz von Anfang an tractiret worden, juxta seriem temporis et Actorum referiret werden müssen, gleichwohl aber solche dermassen diffus und weitläufftig ist, daß dieselbe ohnmöglich mit behöriger Deutlichkeit und so, wie es die Wichtigkeit der Sache erfordert, vorgestellet werden können, noch auch Gelegenheit gegenwärtige speciem facti nach einem benöthigten quanto von Exemplarien copiren zu lassen zu finden gewesen; so hat man zu desto klärerer Demonstration und facilitirung des Vortrages und lediglich vor Ihr. Königl. Majest. allerhöchste Person selbst und zu besserer Information Dero hohen Collegiorum und hochbetrauten Ministrorum und Rathe, jedoch gantz unpartheiisch und Actenmäßig diese Speciem facti in Druck bringen lassen.«

Ob die »wehmüthige« Bitte der Keesischen Erben von dem so beharrlich erstrebten Erfolge gekrönt worden ist, und ob sie demnach durch einen Akt kursächsischer Kabinets-Justiz von der rechtskräftig erkannten Schuld befreit worden sind, oder aber ob sie trotz ihres fast vierteljahrhundertlangen Sträubens die vielbestrittenen Louisd'or und das spanische Pistolet schließlich doch haben bezahlen müssen: darüber ist begreiflicherweise aus der vorliegenden Druckschrift nichts zu ersehen und auch sonst nichts bekannt geworden. Ebensowenig läßt unsere Schrift trotz ihrer sonstigen ungemeinen Ausführlichkeit über die Höhe der in dieser Sache erwachsenen gerichtlichen und außergerichtlichen Kosten etwas Zuverlässiges erkennen. Nur läßt sich nicht ohne Grund muthmaßen, daß dieselben, zumal mit Einschluß der Advokatengebühren, das Streitobjekt nicht unerheblich überstiegen haben müssen.

Es mag schließlich noch hervorgehoben werden, daß unser Postprozeß in dem bekannten Buche des wackeren Postrecht-Schriftstellers Fr. Joachim von Beust »Versuch einer ausführlichen Erklärung des Post-Regals und was deme anhängig, überhaupt und ins besondere in Ansehung des Heil. Röm. Reichs Teutscher Nation« (in Jena 1748 im Verlage von Cröker's Wittwe erschienen) Erwähnung findet. In dem achten Abschnitte des zweiten Theiles dieses gründlichen Werkes (welcher Abschnitt »die niedrigste Sorte derer Post-Bedienten, nemlich die Brief-Träger und Postilionen enthält«) wird nämlich im §. 6 (Seiten 1247 bis 1280) die Frage behandelt: »Ju wie weit ein Postmeister seinen Regreß an dem Postilion, verlohrner Sachen wegen, suchen könne, in dem Fall der Werth derselben nicht richtig angezeiget worden.« Die Frage wird dahin beantwortet, »daß ein Postmeister, und solchemnach auch ein Postilion in Ansehung des von dem Postmeister an ihm zu suchen habenden Regresses, vor ein mehrers, als was auf der Post angegeben und das Porto darnach bezahlet worden, zu stehen und zu hafften nicht verbunden

Digitized by Google

ſey.« Dieſe Auffaſſung wird »zu allem Überfluß« durch 8 abgedruckte Responsa der juriſtiſchen Fakultäten der Univerſitäten Erfurt, Greifswald, Frankfurt a. d. Oder, Helmſtädt, Gießen, Kiel und Leipzig, ſowie des Kurfürſtlich ſächſiſchen Schöppenſtuhls zu Leipzig aus den Jahren 1711 und 1716 beſtätigt, in welchen Gutachten der im Vorſtehenden erörterte Verluſtfall, betreffend ein in Leipzig zur Poſt geliefertes, an Wolffgang Pflügern in Nürnberg gerichtetes Packet, zu Grunde gelegt iſt. Dieſe Responsa ſind ſämmtlich »ad. Interrogat. D. Goth. Barths,« der ein bei der Prozeßſache betheiligter Anwalt geweſen ſein wird, ergangen.

---

89. Vineta, Julin und Jomsburg.

Von Herrn Poſtſekretär Tancke in Frankfurt am Main.

Der Name Vineta erweckt bei den Meiſten die Erinnerung an eine in der Kindheit oft gehörte Sage. Am Strande der Oſtſee ſoll in früherer Zeit eine mächtige, reiche Stadt der Wenden geſtanden haben, deren Bewohner ſich durch außerordentliche Ueppigkeit, Verſchwendung und Gottloſigkeit auszeichneten. Zur Strafe für die bei ſolchem Wandel unausbleiblichen Frevel habe einſt eine Sturmfluth das ganze reiche Gemeinweſen verſchlungen. Alljährlich am Oſtermorgen ſteige jedoch die Stadt, deren Ueberreſte man auf dem Grunde des Meeres noch gegenwärtig wahrzunehmen vermöge, aus den Fluthen empor und laſſe ihre Glocken in dumpfem Geläute ertönen.

Dies ſind die allgemeinen Umriſſe der Erzählung, wie ſie in der Regel vorgetragen zu werden pflegt. Verſuchen wir es, im Nachſtehenden eine Zuſammenſtellung derjenigen Nachrichten zu geben, auf welche ſich unſere Kenntniß von dem Vorhandenſein und von dem Untergange Vinetas ſtützt.

Seit langer Zeit haben ſich verſchiedene Forſcher mit dem Sein oder Nichtſein des großen nordiſchen Emporiums beſchäftigt, ohne ein befriedigendes Ergebniß ihrer Unterſuchungen aufweiſen zu können. Erſt nachdem vor einigen Jahren Profeſſor Virchow anläßlich eines Beſuches der Inſel Uſedom die angeblichen Ueberreſte der fabelhaften Wendenſtadt einer Beſichtigung unterzogen und dieſelben als Steinriffe erkannt hat, darf man die Frage als endgültig erledigt anſehen. Es ſteht nunmehr feſt, daß an der Stelle, wo man bisher (ſo auch die preußiſche Generalſtabskarte) die Stelle des alten Vineta bezeichnete, nie eine Stadt mit großem Hafen geſtanden haben kann. Die Oertlichkeit läßt erkennen, daß an der bisher bezeichneten Stelle, ungefähr ½ Stunde vom Dorfe Damerow entfernt, am Fuße des Streckelberges, nördlich vom Achterwaſſer, nie ein Hafenplatz von einiger Bedeutung vorhanden geweſen ſein kann. Denn an der ganzen Südküſte des Baltiſchen Meeres ſind nur die Mündungen der Flüſſe als Stationen für Schiffe zu verwenden und ein Fluß mit ſo bedeutender Mündung, daß dieſelbe als Hafen dienen könnte, iſt auf Uſedom nicht anzunehmen. Wir haben unſere Stadt alſo an einer anderen Stelle zu ſuchen.

Daß wirklich ehemals ein größerer Handelsplatz in dieſer Gegend vorhanden geweſen ſein muß, geht ſowohl aus archäologiſchen Funden, als auch aus anderen

Digitized by Google

Ueberlieferungen deutlich hervor. Für die kritische Beurtheilung der darüber handelnden schriftlichen Mittheilungen ist es jedoch wichtig, daß eine genaue Kenntniß der gleichzeitigen Schriftsteller die phantastischen Gebilde der Ueberlieferung auf ihren wahren Maßstab zurückführt. Beseitigt man die Zuthaten und Aenderungen der subjektiven Einwirkung der Erzähler und stellt dadurch den objektiven Thatbestand wieder her, so erscheint die Erzählung von der mächtigen, reichen Wendenstadt, wie sie gegenwärtig am häufigsten gehört wird, als eine durch patriotische Begeisterung ausgeschmückte Fabel. Mit derselben Unbefangenheit, mit der man in Spanien aus einem grausamen und treulosen Söldnerhäuptling einen Cid Compeador machte, ließ man in Pommern einen einfachen wendischen Handelsplatz zur größten Stadt des damaligen bekannten Nordens anwachsen. Trotzdem sich die Berichte ihrer Gewährsmänner direkt widersprachen, nahm keiner der zeitgenössischen Schriftsteller, denen wir unsere Nachrichten über Vineta verdanken, Anstoß daran, beide Nachrichten in sein Buch einzurücken. Allmählich entstand so aus Schiffernachrichten und durch Verwechselung der ähnlich klingenden Namen zweier wirklich vorhandenen Handelsplätze die Sage von dem prächtigen Vineta, dem nordischen Venedig.

Die früheste Kunde von dieser großen Handelsstadt der Wenden findet man in der für die Geschichte der Ostseeländer unschätzbaren Beschreibung der Nordlande des Adam von Bremen. Dieser Bremische Domherr begab sich um das Jahr 1068 zu dem Dänenkönige Sven Esthritson, »der die ganze Geschichte der Barbaren in seinem Gedächtnisse wie in einem Buche bewahrte«, und sammelte durch dessen Vermittelung so genaue Nachrichten der nordischen Länder, daß sich seine Angaben stets als Prüfstein anderer Ueberlieferungen bewährt haben.

Da die Schilderung des Adam von Bremen die Grundlage aller späteren Erzählungen von dem nordischen Emporium bildet, sei es gestattet, ausführlicher bei derselben zu verweilen. Es heißt dort Buch II Kap. 66: »Die Stadt Jumne (Julinum) liegt an der Mündung der Oder und ist den Barbaren und Griechen der Umgegend ein berühmter Sammelplatz, von deren Lobe ich Weniges der Erwähnung Werthes einzuschalten habe, da ohnedies Großes und kaum Glaubliches erzählt wird. Sie ist gewiß die größte aller Städte, welche Europa umschließt. Auch Sachsen dürfen dort hausen, wenn sie sich nur nicht als Christen kund geben, denn alle sind noch im Heidenthume befangen. Die Stadt ist reich an Waaren aller nordischen Völker und enthält mannigfach Anmuthiges und Köstliches« .....

So weit die wichtige Stelle des Adam. Halten wir daraus nur fest, daß er von einer reichen Handelsstadt Jumne oder Julin an der Odermündung spricht. Weiter unten wird gezeigt werden, was spätere Nachschreiber aus diesem Julin alles gemacht haben.

Ueber 100 Jahre waren seit der Vollendung der Geschichte des Bremer Domherrn verflossen und auch die Stadt, deren enthusiastische Beschreibung wir gelesen, war um das Jahr 1172 so vernichtet worden, daß der aus ihren Ruinen entstandene Ort die Merkmale der ehemaligen Größe und Bedeutung nicht bot; da verfaßte Helmold, Pfarrer zu Bosau am Plöner See, seine Chronik der Slaven, den Bremer Geschichtsschreiber dabei fast wörtlich abschreibend. Adams Schilderung von Jumne oder Julin finden wir wieder im 2. Kapitel der Helmold'schen Chronik, nur der Name Jumne ist in Jumneta umgeändert worden. Alle Nachrichten des Adam nahm Helmold treulich auf und auch die wendische Wunderstadt erschien so

Digitized by Google

lockend, daß die prachtvoll gebauten Wohnhäuser, die mit fernen Ländern in kaufmännischer Verbindung stehenden Einwohner, die in allem Luxus prangende Großstadt in der Chronik nicht zu entbehren waren. Zwar vermochte der Pfarrer von Bosau, trotz seiner genauen Kenntniß der von ihm beschriebenen Gegenden, den reichen Ort des Adam jetzt nicht wieder zu finden, da der an Stelle des zerstörten Julin wiedererstandene Platz Wollin nicht wesentlich an Bedeutung über die übrigen Wendenstädte hervorragte, aber langen Zweifeln gab er sich deshalb nicht hin; die mit dem neuen Namen Jumneta belegte Stadt ließ er stracks schon während der Heidenzeit von einem unbekannten Dänenkönige zerstört werden. Da aber ein so großes Gemeinwesen doch nicht spurlos verschwinden konnte, erfand er den Ausweg: die Ueberreste der Stadt seien noch im Meere erhalten, dessen dunkle Beschaffenheit an jener Stelle den Trümmern der Gebäude zuzuschreiben sei.

Spätere Abschreiber der Handschrift des Helmold veränderten den Namen Jumneta in Vineta und legten so den Grund zu der Fabel von dem nordischen Venedig. Bevor wir die weitere Entwickelung der Sage verfolgen, sei es gestattet, einen Blick auf die damaligen Handelsverhältnisse der Slavenländer an der Odermündung zu werfen. Es wird dann erhellen, wie weit Adam von Bremen und Helmold zur Schilderung einer großen wendischen Handelsstadt in Pommern Veranlassung hatten.

Schon zu Zeiten des Tacitus, als noch germanische Völkerschaften die Länder an der Ostsee bewohnten, fand ein reger Verkehr des Südens nach diesen Gegenden statt. Einer der größten Luxusartikel der civilisirten alten Welt, der Bernstein, führte die Kaufleute der südlichen Länder in häufigen Reisen an die Fundorte dieses kostbaren Stoffes. Die Phönicier sollen mit ihren Handelsschiffen das Baltische Meer befahren haben, und als sicher ist anzunehmen, daß von den Gestaden des Mittelmeeres feste Wege über den Brenner und von Kärnten aus nach Pommern und Preußen führten. Da jedoch innerhalb der Zunft der Händler und Kaufleute die Absatzgebiete ihrer Waaren und die Fundorte des Bernsteins streng geheim gehalten wurden, so ging die Kenntniß der nordischen Länder in den Stürmen der Völkerwanderung verloren. Erst lange Zeit nach dieser großen Umwälzung, als schon slavische Stämme die von den germanischen Völkern verlassenen Gebiete östlich von der Elbe in Besitz genommen hatten, finden wir Nachrichten von neuen Handelsbeziehungen zwischen Ostsee und Mittelmeer, die im Laufe des 9. und 10. Jahrhunderts unserer Zeitrechnung einen bedeutenden Umfang erreicht haben müssen. Um diese Zeit wurde das Gebiet der Odermündungen von den Isländern Jom und in sächsischer Mundart Jumne genannt. Die zur Fischerei besonders günstige Lage, die leichte Verbindung mit der Ostsee durch die 3 Odermündungen und der unschwer ausführbare Uebergang nach dem Festlande ließen schon früh an der südlichen Küste der Insel Wollin eine slavische Ansiedelung entstehen, die bei den Dänen Julin hieß und auch wohl Jumne genannt wurde, indem man den Namen des ganzen Gebiets auf seine bedeutendste Stadt übertrug. Als solche wird sie in verschiedenen Liedern der berühmten nordischen Sagensammlung und auch bei Saxo Grammaticus erwähnt.

Mit Sicherheit läßt sich behaupten, daß sämmtliche an Flußübergängen, welche zu gleicher Zeit den End- und den Knotenpunkt von Landstraßen bildeten, belegenen Orte sehr alt seien. An solchen Stellen fanden sich viele Kaufleute und Fuhrwerke zusammen, die nicht selten zu tagelangem Stillager gezwungen waren,

Digitized by Google

um günstigen Wind und passendes Wetter für den Uebergang abzuwarten. Herbergen bildeten sich, Handwerker siedelten sich an — die Stadt war fertig. Vermöge ihres Alters erhielten solche Städte ein Uebergewicht über die später entstandenen Orte, und auch Julin genoß den Ruhm und die Herrschaft der ältesten slavischen Pommernstadt.

Im 10. und 11. christlichen Jahrhundert unterhielt Julin einen äußerst lebhaften Handel nicht nur mit den benachbarten Küsten- und Binnenländern, sondern es dehnte seine Beziehungen sogar bis zu den blühenden Staaten der Moslemin am Kaspischen Meere und in Mittelasien aus. Aus dieser Thatsache erklärt sich auch der bei Wollin am Schloßberge im Juli 1699 gefundene Schatz arabischer Münzen und die nicht selten in der Mark Brandenburg gemachten großartigen Silberfunde, die auf Handelswegen nach Julin ausgegraben wurden. Diese Silberschätze enthalten zahlreiche prächtige orientalische Schmucksachen und Münzen, die bis nach Persien, Samarkand und Bagdad reichen. Nicht allein auf dem Landwege, sondern auch zur See wurde die Verbindung mit den erwähnten südlichen Ländern aufrecht erhalten. Nach einer Angabe des Edrissi aus Ceuta (1270) wurde der Bernstein von Schiffern aus den baltischen Ländern geholt. Der Landhandel nahm seinen Weg von den Reichen der arabischen Chalifen in Mittelasien durch die Gebiete der Chazaren und Bulgaren bis Nowgorod, von wo er sich nach Samland und Julin fortsetzte.

Die Bauart Julin's hat sich jedenfalls nicht von der anderer slavischer Flecken unterschieden. Während Tacitus bei den Germanen die zerstreute Lage der einzelnen Gehöfte betont, hatten die den Germanen folgenden Slaven oder Wenden wirkliche Dörfer und Flecken, in Hufeisenform oder im Kreise aufgebaut.

An wichtigen Flußübergängen wurden daneben Burgwälle und Pfahlbauten errichtet, meist direkt in Sümpfen oder Flußbuchten. Von Julin wissen wir bestimmt durch den Pommernapostel Otto v. Bamberg, der um das Jahr 1121 die Stadt besuchte, daß es Pfahlbauten besaß, deren gefährliche Lage beinahe die Ursache des Todes des heldenmüthigen Bekehrers gewesen wäre. Die Häuser waren aus Balken gefügt und mit Lehmwänden versehen, selten einmal, daß das Fundament aus Granit bestand; die Straßen ungepflastert und sumpfig; das Ganze durch einen Erdwall oder Plankenzaun umgeben.

Der Handel mit den Landesprodukten: Pelzwerk, getrockneten und gesalzenen Fischen, Honig, Leinwand, Sklaven, der Beute eigener und fremder Kriegszüge und vor Allem mit Salz und Bernstein führte nun das damals im Osten allein gangbare arabische Geld und die Erzeugnisse des morgenländischen Kunstfleißes in Julin zusammen. Der Einfalt des umwohnenden Volkes erschienen dergleichen fremde Kunstsachen als etwas so Wunderbares, daß bald die Stadt, in der sich diese Prachtstücke fanden, als Wunderstadt angesehen wurde. Durch Erzählung von Mund zu Mund nahm der Reichthum und die Schönheit Julin's in den Binnenländern einen immer bestimmteren Charakter an und bald stand es für die Bewohner des ganzen nördlichen Deutschlands fest, die slavische Handelsstadt auf Wollin sei die schönste der Welt.

Dazu kam noch ein anderer Umstand. In der Zeit nämlich, als die dänischen Könige ihre Herrschaft über die Odermündungen zu befestigen strebten, legte zwischen 935 und 966 n. Chr. Harald Gormson bei Julin, zum Schutze gegen drohende feindliche Angriffe, an der günstigsten Stelle eine Burg, die Jomsburg, an. Die günstigste Stelle haben wir uns an der Mündung der Swine zu denken, da von

Digitized by Google

hier aus sowohl Dänemark leicht zu erreichen, als auch für Julin hinreichende Unterstützungsmannschaften abgesandt werden konnten. Die Burg war nach den damaligen Begriffen das Ideal einer Festung. Ihre Stärke wurde von keinem Platze dortiger Gegend erreicht, und ihre Besatzung konnte es ungestraft wagen, immerwährende Plünderungszüge nach Mecklenburg, Schonen und Rußland zu unternehmen. Der Name Jomsburg wurde allmählich bekannt und gefürchtet. In den Köpfen der entfernter wohnenden Völkerschaften schwirrte die Vorstellung von Jomsburg und Julin so durcheinander, daß es nicht langer Zeit bedurfte, um beide für identisch zu halten. Auf die Jomsburg sind die Angaben in den ersten Büchern des Saxo und die bekannte Erzählung des Adam v. Bremen zu beziehen. Letzterer hat die Stadt nicht selbst gesehen, sondern am dänischen Königshofe nur aus Erzählungen von Leuten geschöpft, die selbst nicht einmal klar über Jomsburg und Julin waren. Der Hafen mit 300 dreirudrigen Schiffen; die ihn umgebenden Bögen aus gebrochenen Steinen, auf deren höchstem Platze ein Thurm angebracht war, von wo man durch Wurfmaschinen jeden sich nähernden Feind zerschmettern konnte; die riesige Sperrkette für den Hafen, welcher jeden Abend damit geschlossen wurde, sind Hirngespinste der dänischen Seeleute, welche am Hofe Esthritsons dem eifrig lauschenden Domherrn in verzeihlicher Eitelkeit die Herrlichkeit ihrer Feste mit den prächtigsten Farben auszuschmücken suchten. Aus Anlaß der nie endenden Raubzüge ihrer sich bald vom Mutterlande lossagenden Besatzung wurde Jomsburg mehrere Male von dänischen Heeren angegriffen und grausam gezüchtigt, ja sogar im Laufe des 11. Jahrhunderts gänzlich zerstört. Die Kunde von ihrer Bedeutung und der Tapferkeit ihrer Bewohner aber blieb erhalten in den Sagen der Heimskringla und wurde von späteren Geschichtsschreibern auf das weiterblühende Julin übertragen.

Letzteres bildete nach dem Untergange der Jomsburg den Mittelpunkt der Handelswelt an der Odermündung. Sein sich mehrender Reichthum erweckte in den dänischen Königen den Wunsch nach seinem Besitze. Dazu kam noch ein im Jahre 1169 ausgebrochener Zwist zwischen dem Pommernherzoge Heinrich und dem Könige Waldemar von Dänemark, um den Untergang der Stadt zu besiegeln. Im genannten Jahre zog Waldemar mit seiner Flotte gegen Pommern. Er drang in die Swine ein und zog vor Julin. Beim Durchlaufen der Diewenow hielten jedoch die Pfahlbauten der Stadt die feindliche Flotte so bedeutend auf, daß der König nach kurzer Zeit die Belagerung aufhob und unverrichteter Sache heimkehrte. Der Angriff wurde 1172 wiederholt. Waldemar drang wiederum durch die Swine ein und überfiel Julin. Die von den erschreckten Bewohnern geräumte Stadt wurde den Flammen überliefert, worauf das dänische Heer nach Camin weiterzog. Ein Theil der geflüchteten Juliner kehrte in Folge dessen in seine Heimath zurück, jedoch nur, um abermals daraus vertrieben zu werden. Auf dem Rückwege vernichtete der wilde Dänenkönig auch den Rest der unglücklichen Stadt. Mit einem Schlage verschwand so eines der reichsten Gemeinwesen des damaligen nördlichen Deutschlands. Das an Stelle des zerstörten Julin's wieder erstandene Wollin hat nie die Bedeutung seiner Vorgängerin erreicht.

Dies sind die historischen Thatsachen, auf Grund deren die Berichte des Adam v. Bremen und Helmold über Julin bz. Jumneta einer Prüfung in Betreff ihrer Glaubwürdigkeit zu unterziehen sind. Die späteren Abschreiber des Helmold, z. B. Albrecht v. Stade (1437), machten aus Jumneta Lumneta und Vineta. Der Ritter

Digitized by Google

Ernst v. Kirchbach (1378) nennt in seiner mecklenburgischen Reimchronik als Bewohner, neben den Helmoldischen Griechen, sogar noch Talmudisten, auf diese Weise den Grund zur Fabel von dem Völkergemische Vineta's legend.

Mit dem Erwachen der gelehrten Bestrebungen im nördlichen Deutschland am Ende des 15. und Anfang des 16. Jahrhunderts erfuhr auch die Geschichte einen mächtigen Aufschwung. Es entstand damals jene Menge fabelhafter Erzählungen, welche durch den Eifer, jedem Dinge auf den Grund zu kommen und das Vaterland zu loben, sogar dahin geriethen, den Ursprung Julin's auf Julius Cäsar zurückzuführen. Der Historiker Krantz erzählt in seiner Wandalia schon ganz ernsthaft die Katastrophe von dem Untergange Vineta's und läßt die übrig gebliebenen Trümmer nach Wisby auf Gothland überführen. Bei Bugenhagen (1518) finden wir zuerst in seiner Pommerania die Identifizirung der Steinriffe beim Dorfe Damerow mit den untergegangenen Gebäuden der wendischen Großstadt. Die Ueberlieferung von der seit ungefähr 500 Jahren zerstörten Jomsburg, welche sicherlich bei den Schiffern Usedom's noch fortlebte, mag den gelehrten Bugenhagen zu dem Irrthume verleitet haben, auch auf Usedom eine mächtige Handelsstadt neben dem Julin auf Wollin anzunehmen. Auf Grund der Pommerania erzählte dann im nahen Rostock der Doktor beider Rechte Nicolaus Thurius (1525) seinen Zuhörern von den Wundern Vineta's. Nach ihm war der Ort mit Asiaten und Griechen bevölkert; Indien und andere entfernte Gegenden sollen Waaren gesandt haben.

Diese Lehren veranlaßten Th. v. Rantzow dazu, die angeblichen Ruinen persönlich zu untersuchen. Seine Phantasie ließ ihn finden, was er suchte. Die Steinriffe erschienen ihm als Fundamente von Häusern und als Straßenpflaster. Die Geschichte vom Untergange der Stadt durch eine Sturmfluth stand nunmehr fest und wurde einem jungen braunschweigischen Herzoge, der zwischen 1560 und 1570 die Gegend besuchte, von umwohnenden Fischern als geschichtliche Wahrheit vorgetragen. Ebenso erging es dem wissensdurstigen Bürgermeister Lübeck aus Treptow a. d. Rega. Dieser brachte es fertig, nach den Erzählungen der Fischer und seinen eigenen Ermittelungen die Größe der Stadt, durch Feststellung von 4 Bergen, die als Citadelle gedient haben sollen, aufzunehmen. Er ließ Steine vom angeblichen Straßenpflaster heraufbringen und entwarf auf Grund sogenannter Eckpfosten von Straßen eine Zeichnung der untergegangenen Stadt. Die Fabel hatte schon eine so bedenkliche Verbreitung gewonnen und wurde in der zeitgenössischen gelehrten Welt so allgemein geglaubt, daß es nicht Wunder nehmen kann, wenn sich sogar der vorsichtige Micrälius täuschen läßt. Er verlegt das Jahr des Untergangs in die Zeit Karl's des Großen und versieht die Stadt mit Thoren von Glockengut. Den fabelhaften Reichthum kennzeichnet er dadurch, daß er die Bewohner das Silber zu ganz gewöhnlichen Geräthschaften verarbeiten läßt. In der Stettiner Ausgabe seines Werkes über Pommern vom Jahre 1723 ist Vineta als Insel nördlich von Usedom gezeichnet.

Den Höhepunkt des Aberwitzes aber erreichte doch der Präsident v. Keffenbrinck (1775) in seinen Untersuchungen, welcher Vineta die ansehnlichste Festung des ganzen Nordens nennt, versehen mit einem Zeughause und grobem Geschütz, mit Kasernen für die gemeinen Soldaten und einem Admiralitätskollegium.

Der Vicepräsident des Tribunals in Wismar, v. Engelbrecht, verfaßte 1731 bis 1732 eine Geschichte der Stadt Vineta, die aber nur eine Aufzählung der An-

Digitized by Google

sichten anderer enthält und sich ebenfalls von dem Irrthume nicht loszusagen vermag, daß es in Wirklichkeit auf Usedom eine Stadt dieses Namens gegeben[1]). Folgender Vorgang gab endlich den Grund zu der Sage von dem alljährlichen Wiederauftauchen der versunkenen Herrlichkeit. Am 14. August 1771 strandeten zwei holländische Schiffe an den Steinriffen unweit Damerow. Forschbegierige Männer aus Swinemünde nahmen Gelegenheit daraus, die räthselhaften Trümmer zu untersuchen. Dabei sollen sie nun eine geheimnißvolle Erscheinung gehabt haben. Sie erblickten drei runde Pfeiler von weißem Marmor und Alabaster, bemerkten ein Abweichen der Magnetnadel und hörten dumpfes Geläute aus der Tiefe an ihr Ohr dringen. Bei dem Ansehen, welches die betreffenden Männer überall genossen, wagte man an der Richtigkeit ihrer Erzählung nicht zu zweifeln und bald war in der ganzen Gegend nur von Marmortrümmern, Stadtthoren auf dem Meeresgrunde und aus den Fluthen emporbringendem Glockenläuten die Rede. Angesehene und gelehrte Leute waren nun von dem Vorhandensein einer untergegangenen Großstadt an der pommerschen Küste fest überzeugt; sogar noch der berühmte Johannes v. Müller trug seinen Hörern wundersame Geschichten von der Herrlichkeit des nordischen Venedig vor.

Erst den letzten Jahrzehnten war es vorbehalten, wie auf so vielen anderen Gebieten der historischen Ueberlieferung, so auch hier reinen Tisch zu schaffen.

Die Hafenbauten von Swinemünde gaben der Sage den ersten Stoß. Aus den angeblichen Häuserüberresten bei Damerow entpuppten sich ganz gewöhnliche Granitblöcke, aus denen gegenwärtig die Steindämme bei Swinemünde hergestellt sind, und die gebildete Welt hat längst den Glauben an die nordische Wunderstadt aufgegeben. Man ist klar darüber, daß eine unrichtige Schreibart des Wortes Jumneta in der Handschrift des Helmold die ganze Verwirrung veranlaßt hat und daß der dichtende Volksgeist ähnlich wie bei Stavoren am Zuydersee oder bei Plurs in Graubündten die Angelegenheit mit den märchenhaften Gebilden seiner Phantasie umgeben hat.

---

[1]) v. Engelbrecht, de Vineta. Gießen. Im Auszuge mitgetheilt in »Aus allen Welttheilen« 1876 Seite 84.

Digitized by Google

90. Der Schiffs- und Waarenverkehr Bremens im Jahre 1878.

Dem 1. Hefte des Jahrbuchs für Bremische Statistik entnehmen wir die folgenden Mittheilungen über Bremens Schiffs- und Waarenverkehr im Jahre 1878. Der Mangel an Raum gestattet nicht, aus dem 277 Seiten umfassenden Werke mehr als die Haupttheile des reichen aus zuverlässigen Quellen geschöpften Materials hier wiederzugeben; allein schon diese dürften geeignet sein, von Bremens Verkehr ein anschauliches Bild zu geben. Wir lassen daher die Hauptübersichten aus dem Werke, zum Theil verkürzt, hier folgen:

A. Schiffsverkehr.

Allgemeine Uebersicht der im Jahre 1878 angekommenen Seeschiffe.

Von	Ueberhaupt				darunter bremische				darunter andere deutsche			
	beladen		leer		beladen		leer		beladen		leer	
	Schiffe.	Register-Tons.	Schiffe.	Register-Tons.	Schiffe.	Register-Tons.	Schiffe.	Register-Tons.	Schiffe.	Register-Tons.	Schiffe.	Register-Tons.
Preußen, altpreußischen Häfen	206	13 469	—	—	1	167	—	—	172	10 191	—	—
schleswig-holsteinischen Ostseehäfen	49	1 603	—	—	—	—	—	—	48	1 554	—	—
schleswig-holsteinischen Nordseehäfen	109	2 805	33	1 037	2	95	—	—	101	2 355	29	80
hannoverschen Häfen	186	3 734	157	7 073	—	—	3	281	183	3 587	124	5 08
zusammen Preußen	550	21 611	190	8 110	3	262	3	281	504	17 687	153	5 88
Oldenburg	38	876	43	1 376	1	34	—	—	37	842	39	1 15
Lübeck	5	151	—	—	—	—	—	—	5	151	—	—
Hamburg	149	26 984	23	3 892	103	24 693	12	2 499	40	1 956	9	1 29
dem europäischen Rußland	182	77 637	—	—	9	7 673	—	—	93	17 964	—	—
davon Dampfer	86	60 501	—	—	5	4 146	—	—	20	8 750	—	—
Schweden	59	6 654	—	—	1	151	—	—	39	3 418	—	—
Norwegen	106	8 817	1	34	1	127	—	—	85	5 674	1	3
Dänemark	42	1 000	—	—	—	—	—	—	42	1 000	—	—
Helgoland	94	374	1	27	—	—	—	—	—	—	1	2
Großbritannien	459	154 740	34	21 255	186	112 754	32	21 059	166	18 933	—	—
davon Dampfer	254	131 081	32	21 059	186	112 754	32	21 059	—	—	—	—
Holland	40	5 113	26	3 290	13	2 256	3	1 122	10	1 231	4	1 11
Belgien	4	2 132	2	759	3	1 822	1	526	1	310	1	23
Frankreich	20	4 747	3	1 045	—	—	—	—	4	973	8	1 04
Spanien	8	1 492	—	—	—	—	—	—	3	372	—	—
Portugal	10	1 849	—	—	—	—	—	—	5	697	—	—
Seite	1766	314 177	323	39 788	320	149 777	51	25 487	1034	71 208	211	10 79

Digitized by Google

Von	Ueberhaupt				darunter							
					bremische				andere deutsche			
	beladen		leer		beladen		leer		beladen		leer	
	Schiffe.	Register-Tons.	Schiffe.	Register-Tons.	Schiffe.	Register-Tons.	Schiffe.	Register-Tons.	Schiffe.	Register-Tons.	Schiffe.	Register-Tons.
Uebertrag.....	1766	314 177	323	39 788	320	149 777	51	25 487	1034	71 208	211	10 798
Italien.....	1	235	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rumänien	9	6 121	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
der europäischen Türkei.....	2	550	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
zusammen Europa.....	1778	321 083	323	39 788	320	149 777	51	25 487	1034	71 208	211	10 798
davon Dampfer.....	396	213 991	45	25 727	212	126 002	37	22 874	33	11 683	8	2 853
Britisch Nordamerika.....	1	915	—	—	1	915	—	—	—	—	—	—
New-York	205	256 683	—	—	147	199 619	—	—	11	12 411	—	—
davon Dampfer.....	65	120 370	—	—	64	119 193	—	—	—	—	—	—
Philadelphia.....	39	37 244	—	—	8	5 975	—	—	6	6 583	—	—
Baltimore.....	106	123 498	—	—	79	98 063	—	—	5	3 904	—	—
Savannah und anderen Plätzen Georgias	25	19 011	—	—	8	6 976	—	—	3	1 529	—	—
New-Orleans.....	47	53 899	—	—	18	26 974	—	—	—	—	—	—
Galveston	11	4 187	—	—	—	—	—	—	3	883	—	—
anderen Häfen der Vereinigten Staaten	47	20 935	—	—	8	4 588	—	—	8	3 220	—	—
Mexiko.....	13	4 251	—	—	1	308	—	—	5	1 889	—	—
Centralamerika	15	5 686	—	—	3	1 548	—	—	7	2 449	—	—
Columbien	14	15 151	—	—	—	—	—	—	1	251	—	—
Argentina.....	15	26 278	—	—	14	25 988	—	—	—	—	—	—
Brasilien.....	13	11 492	—	—	3	5 143	—	—	2	537	—	—
Niederländisch Guyana.....	1	172	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Britisch Westindien.....	7	1 668	—	—	1	232	—	—	3	666	—	—
Spanisch Westindien.....	12	2 709	—	—	—	—	—	—	2	437	—	—
Dänisch Westindien	1	437	—	—	—	—	—	—	1	437	—	—
Hayti und S. Domingo.....	7	1 869	—	—	—	—	—	—	6	1 623	—	—
den Canarischen Inseln	1	218	—	—	—	—	—	—	1	218	—	—
Afrikas Westküste	8	2 258	—	—	4	1 189	—	—	4	1 069	—	—
der asiatischen Türkei	3	455	—	—	—	—	—	—	2	258	—	—
Britisch Ostindien	68	62 365	—	—	16	15 364	—	—	9	9 914	—	—
Japan	1	519	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sandwich-Inseln.....	1	476	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
zusammen.....	2439	973 450	323	39 788	631	542 659	51	25 487	1113	119 486	211	10 798
davon Dampfer.....	555	478 075	45	25 727	335	349 949	37	22 874	33	11 683	8	2 853
desgleichen 1877	2427	906 998	267	39 625	601	504 561	44	24 965	1126	137 199	143	7 029
davon Dampfer.....	524	413 446	44	25 103	327	323 989	32	22 330	51	18 010	9	2 123

Digitized by Google

Allgemeine Uebersicht der im Jahre 1878 abgegangenen Seeschiffe.

Nach	Ueberhaupt				darunter davon: bremische				andere deutsche			
	beladen		leer		beladen		leer		beladen		leer	
	Schiffe.	Register-Tons.	Schiffe.	Register-Tons.	Schiffe.	Register-Tons.	Schiffe.	Register-Tons.	Schiffe.	Register-Tons.	Schiffe.	Register-Tons.
Preußen, altpreußischen Häfen	154	11 909	25	3 059	—	—	1	167	122	9 576	20	1
schleswig-holsteinischen Ostseehäfen	44	2 019	—	—	—	—	—	—	41	1 847	—	
schleswig-holsteinischen Nordseehäfen	58	1 672	4	65	—	—	—	—	57	1 616	4	
hannoverschen Häfen	287	8 782	100	2 370	4	208	1	9	272	7 966	97	2
zusammen Preußen	543	24 382	129	5 494	4	208	2	176	492	21 005	121	3
Mecklenburg-Schwerin	17	651	1	137	—	—	—	—	16	593	1	
Oldenburg	90	3 019	20	532	1	34	—	—	83	2 636	19	
Lübeck	8	373	—	—	—	—	—	—	8	873	—	
Hamburg	271	36 154	42	10 302	112	23 464	3	2 153	144	5 364	28	6
dem europäischen Rußland	110	20 642	38	9 514	6	2 640	—	—	83	10 874	24	5
Schweden	87	8 310	26	6 404	2	893	—	—	59	4 764	7	
Norwegen	47	6 331	91	18 426	1	445	1	646	35	3 338	53	3
Dänemark	34	2 831	48	3 897	1	445	—	—	25	1 208	41	1
Helgoland	—	—	94	374	—	—	—	—	—	—	—	
Großbritannien und Irland	312	155 810	243	115 678	214	129 132	5	5 974	41	3 950	99	20
davon Dampfer	263	150 881	88	67 550	214	129 132	1	1 720	—	—	3	2
Holland	104	7 430	2	116	12	1 812	—	—	17	672	—	
Belgien	9	2 947	4	2 240	4	2 680	1	484	1	46	—	
Frankreich	3	341	—	—	—	—	—	—	1	144	—	
Spanien	3	419	1	326	—	—	—	—	2	122	—	
Portugal	15	3 144	—	—	—	—	—	—	12	1 831	—	
Italien	—	—	1	406	—	—	—	—	—	—	—	
zusammen Europa	1653	272 784	740	174 146	357	161 753	12	9 433	1019	56 920	393	42
davon Dampfer	343	184 091	116	78 765	240	139 478	3	2 371	26	7 590	12	5
Britisch Nordamerika	3	1 359	7	5 449	—	—	—	—	1	347	1	
New-York	143	188 169	88	88 742	113	161 105	21	21 070	7	6 673	15	17
davon Dampfer	62	112 576	2	3 506	61	111 597	2	3 506	—	—	—	
Philadelphia	16	12 774	6	5 221	6	4 557	2	1 231	3	2 727	—	
Baltimore	52	68 638	25	27 781	45	62 205	22	25 372	1	486	1	1
Savannah und anderen Plätzen Georgias	1	685	20	20 232	1	685	14	14 074	—	—	—	
Seite	1868	544 409	886	321 571	522	390 305	71	71 180	1031	67 153	410	61

Digitized by Google

Nach	Ueberhaupt				darunter bremische				andere deutsche			
	beladen		leer		beladen		leer		beladen		leer	
	Schiffe.	Register-Tons.	Schiffe.	Register-Tons.	Schiffe.	Register-Tons.	Schiffe.	Register-Tons.	Schiffe.	Register-Tons.	Schiffe.	Register-Tons.
Uebertrag	1868	544 400	886	321 571	522	390 305	71	71 180	1031	67 153	410	61 470
New-Orleans	14	22 790	15	15 823	13	21 887	4	4 578	—	—	—	—
Galveston	—	—	2	864	—	—	—	—	—	—	—	—
anderen Häfen der Vereinigten Staaten	4	2 134	17	10 963	3	1 764	6	5 094	1	370	2	596
Mexiko	—	—	3	1 071	—	—	1	308	—	—	—	—
Centralamerika	1	307	—	—	—	—	—	—	1	307	—	—
Peru	5	3 637	—	—	5	3 637	—	—	—	—	—	—
Argentina	18	32 580	—	—	18	32 580	—	—	—	—	—	—
Brasilien	6	1 844	3	5 428	—	—	3	5 428	4	1 173	—	—
Venezuela	—	—	1	224	—	—	—	—	—	—	—	—
Britisch Westindien	4	1 728	—	—	—	—	—	—	2	483	—	—
Spanisch Westindien	10	2 570	3	1 579	—	—	—	—	3	807	1	192
Dänisch Westindien	2	412	4	1 145	—	—	1	232	2	412	1	243
Hayti und S. Domingo	2	528	1	307	—	—	—	—	2	528	1	307
den Capverdischen Inseln	1	253	—	—	—	—	—	—	1	253	—	—
den Canarischen Inseln	2	458	—	—	—	—	—	—	2	458	—	—
Afrikas Westküste	8	2 172	—	—	5	1 453	—	—	3	719	—	—
Afrikas Ostküste	1	252	—	—	—	—	—	—	1	252	—	—
der asiatischen Türkei	2	258	—	—	—	—	—	—	2	258	—	—
Britisch Ostindien	9	8 141	7	6 473	7	5 845	7	6 473	2	2 296	—	—
Manilla	—	—	1	1 241	—	—	1	1 241	—	—	—	—
China	—	—	1	809	—	—	1	809	—	—	—	—
den Sandwich-Inseln	2	1 130	—	—	—	—	—	—	1	654	—	—
zusammen	1959	625 612	944	367 500	573	457 471	95	95 343	1058	76 123	415	62 808
davon Dampfer	460	394 082	127	97 480	355	347 422	14	21 086	26	7 590	12	5 628
desgleichen 1877	1858	604 649	978	311 979	574	452 543	102	100 417	919	74 654	506	70 193
davon Dampfer	468	378 707	87	57 945	349	335 162	20	23 842	45	11 785	15	7 580

Digitized by Google

Flußschifffahrt auf der Unterweser.

1878 angekommen von	Ueberhaupt beladen Schiffe.	Ueberhaupt beladen Register-Tons.	davon Dampfer Schiffe.	davon Dampfer Register-Tons.	Bremische beladen Schiffe.	Bremische beladen Register-Tons.	Preußische beladen Schiffe.	Preußische beladen Register-Tons.	Oldenburgische beladen Schiffe.	Oldenburgische beladen Register-Tons.	Andere beladen Schiffe.	Andere beladen Register-Tons.
bremischen Häfen	3078	299 925	546	32 654	2175	249 650	520	28 927	376	21 160	7	1
preußischen Häfen	770	35 729	13	1 469	124	9 096	426	16 400	206	9 164	14	1
oldenburgischen Häfen	805	27 120	—	—	120	10 967	45	3 803	640	12 350	—	—
zusammen	4653	362 774	559	34 123	2419	269 713	991	49 130	1222	42 674	21	1
außerdem leere	203	9 300	2	264	21	1 633	140	5 520	23	965	19	1
1877	4079	313 449	515	29 807	2156	237 287	863	39 768	1047	35 555	13	
außerdem leere	263	13 109	19	2 261	49	4 148	153	5 974	29	1 034	32	1
abgegangen nach												
bremischen Häfen	1723	183 106	530	30 891	1527	172 118	160	8 971	34	1 715	2	
preußischen Häfen	152	7 537	3	339	52	3 735	78	2 623	21	1 060	1	
oldenburgischen Häfen	391	15 354	5	565	78	5 244	86	3 559	225	6 313	2	
zusammen	2266	205 997	538	31 795	1657	181 097	324	15 153	280	9 088	5	
außerdem leere	2654	172 646	21	2 411	836	98 376	835	38 945	936	32 591	47	2
1877	2181	190 427	525	30 936	1594	168 151	298	13 304	288	8 879	1	
außerdem leere	2185	138 473	6	678	616	76 117	751	32 588	786	27 571	32	2

Schiffsverkehr auf der Oberweser.

Angekommen von												
										Braunschweigische		
Preußen	Schiffe	346	35 611	7	339	16	1 955	303	31 307	27	2 349	
	Flöße	355	9 603	—	—	—	—	355	9 603	—	—	
Braunschweig	Schiffe	35	4 352	—	—	—	—	14	1 697	21	2 655	
	Flöße	2	34	—	—	—	—	2	34	—	—	
überhaupt	Schiffe	381	39 963	7	339	16	1 955	317	33 004	48	5 004	
	Flöße	357	9 637	—	—	—	—	357	9 637	—	—	
zusammen		738	49 600	7	339	16	1 955	674	42 641	48	5 004	
außerdem leere Schiffe		95	9 273	—	—	6	703	74	7 285	15	1 285	
1877		843	53 691	2	75	13	1 380	755	45 536	74	6 670	
außerdem leere Schiffe		68	6 385	—	—	7	766	57	5 076	1	93	
abgegangen nach												
Preußen		333	37 877	1	45	13	1 901	294	33 086	26	2 890	
Braunschweig		33	9 198	—	—	—	—	15	1 488	18	1 710	
zusammen		366	41 075	1	45	13	1 901	309	34 574	44	4 600	
außerdem leere Schiffe		97	7 226	6	294	6	519	80	5 732	11	975	
1877		324	34 114	1	60	14	1 423	261	27 876	45	4 260	
außerdem leere Schiffe		177	13 124	2	75	6	564	140	9 976	31	2 581	

Digitized by Google

B. Waareneinfuhr.

Hauptübersicht der Gesammteinfuhr im Jahre 1878.

Ueberhaupt:	Centner Brutto.	pCt.	Werth in Mark.	pCt.	Durchschnittswerth.	Davon aus dem deutschen Zollgebiet: Centner Brutto.	Werth in Mark.	Durchschnittswerth.
Verzehrungsgegenstände	10 373 258	36,51	183 226 260	41,53	17,66	2 046 094	32 109 699	15,69
Rohstoffe	16 619 229	58,49	155 157 146	35,16	9,34	7 998 195	14 398 274	1,80
Halbfabrikate	269 160	0,95	22 860 590	5,18	84,93	112 328	3 979 704	35,43
Manufakturwaaren	146 645	0,51	46 460 733	10,53	316,82	102 082	37 367 803	366,06
andere Industrieerzeugnisse	1 005 212	3,54	33 318 962	7,55	33,15	762 208	22 403 309	29,39
edle Metalle	31	0,00	213 444	0,05	—	—	—	—
zusammen	28 413 535	100	441 237 135	100	15,52	11 020 907	110 258 789	10,00
1877	28 203 953	—	443 208 973	—	15,71	11 585 156	105 511 663	9,11
davon 1878 seewärts	17 802 646		312 636 993		17,55			
landwärts	9 155 230		126 541 745		13,82			
flußwärts	1 455 659		1 958 397		1,35			

Gesammteinfuhr see-, land- und flußwärts im Jahre 1878

aus den einzelnen Ländern und Plätzen, nach Werth und Waarengattungen:

Gesammteinfuhr von	Verzehrungsgegenstände. M.	Rohstoffe. M.	Halbfabrikate. M.	Manufakturwaaren. M.	Andere Industrieerzeugnisse. M.	Edle Metalle. M.	Zusammen. M.
Preußen	26 848 095	11 946 698	2 953 392	23 527 601	12 977 186	—	78 252 972
Mecklenburg	20 360	3 570	—	3 881	5 779	—	33 590
Oldenburg	2 179 610	392 766	106 706	195 466	292 529	—	3 167 077
Lübeck	81 043	108 695	3 049	1 260	15 760	—	209 807
Lippe	305 310	46 820	2 003	2 952	87 062	—	444 147
Waldeck	2 998	—	80	7 204	5 519	—	15 801
Braunschweig	781 656	368 664	1 563	54 221	86 268	—	1 292 372
Anhalt	135 379	10 597	—	1 268	12 908	—	160 152
Birkenfeld	119	2 894	—	—	7 164	—	10 177
Luxemburg	—	1 938	—	897	969	—	3 804
Sachsen	51 653	688 918	448 990	11 992 442	2 409 450	—	15 591 453
den Sächsisch. Herzogthümern	153 855	281 043	23 666	117 808	1 526 003	—	2 102 375
den Schwarzburgischen Fürstenthümern	63 178	4 965	—	4 494	159 406	—	232 043
den Reußisch. Fürstenthümern	941	298	2 834	348 396	113 669	—	466 138
Hessen-Darmstadt	373 698	121 324	253 213	11 732	138 448	—	898 415
Baden	135 375	18 125	6 186	92 181	226 076	—	477 943

Digitized by Google

Gesammteinfuhr von	Verzehrungsgegenstände.	Rohstoffe.	Halbfabrikate.	Manufakturwaaren.	Andere Industrieerzeugnisse.	Edle Metalle.	Zusammen.
	ℳ.	ℳ.	ℳ.	ℳ.	ℳ.	ℳ.	ℳ.
Württemberg	19 436	51 804	38 167	722 387	504 592	—	1 336 38
Bayern	944 948	340 701	86 095	204 266	3 792 137	—	5 368 14
dem Elsaß	12 045	8 454	53 760	79 347	42 384	—	195 99
Hamburg	8 504 219	1 160 078	199 862	2 506 472	1 622 427	—	13 993 05
Oesterreich	2 834 884	798 912	87 044	364 445	3 189 908	—	7 275 19
der Schweiz	364 460	25 337	2 935	420 344	77 726	—	890 80
dem europäischen Rußland	13 675 817	1 045 779	—	67	10 091	—	14 731 75
Schweden	116 451	309 555	13 944	—	24 879	—	464 82
Norwegen	107 794	397 684	—	—	—	—	505 47
Dänemark	2 525	—	240	1 937	381	—	5 08
der Nordseefischerei	13 624	—	—	—	—	—	13 62
Helgoland	23 313	—	—	—	600	—	23 91
Großbritannien und Irland	6 461 634	24 320 490	17 774 885	5 276 044	2 179 741	—	56 012 79
Holland	4 205 757	279 740	317	124 457	174 017	—	4 784 28
Belgien	189 194	410 989	46 458	43 689	304 620	—	994 95
Frankreich	2 102 677	505 343	5 787	257 315	297 637	—	3 168 75
Spanien	340 163	302 597	—	—	31 940	—	674 70
Portugal	112 724	374 803	—	—	3 550	—	491 07
Italien	301 398	164 061	—	350	247 485	—	713 29
Griechenland	108 369	—	—	—	—	—	108 36
der europäischen Türkei	1 673 300	—	—	—	—	—	1 673 30
Britisch Nordamerika	4 863	—	—	—	—	—	4 86
New-York	32 757 219	27 270 375	610 421	81 427	2 385 168	—	63 134 61
Philadelphia	198 150	5 375 064	—	—	7 706	—	5 580 92
Baltimore und Washington	17 688 707	12 085 621	75 818	1 001	148 655	—	29 999 80
Savannah und anderen Plätzen Georgias	6 274	11 931 921	—	—	28	—	11 938 22
New-Orleans	4 802 481	23 844 908	—	—	794	—	28 648 12
Galveston	304	2 538 075	—	—	—	—	2 538 37
San Francisco	58 233	112 609	—	—	20 418	210 644	401 90
anderen Plätzen der Vereinigten Staaten	4 972 862	11 332 945	5 260	—	121 950	—	16 433 01
Mexiko	31 534	759 857	15 732	—	—	—	807 12
Britisch Honduras	79	—	—	—	320	—	39
Centralamerika	624 873	1 386 409	6 433	—	—	—	2 017 71
Columbien	3 900 925	1 252 747	—	—	269	2 800	5 156 74
Ecuador	139 590	307 526	—	—	—	—	447 11
Peru	480	80 513	—	—	—	—	80 99
Chile	16 500	2 400	—	—	—	—	18 90
Argentina und Uruguay	4 611	3 577 200	—	—	8 338	—	3 590 14
Brasilien	13 660 558	548 126	—	—	216	—	14 208 90

Digitized by Google

Gesammteinfuhr von	Verzehrungsgegenstände. M.	Rohstoffe. M.	Halbfabrikate. M.	Manufakturwaaren. M.	Andere Industrieerzeugnisse. M.	Edle Metalle. M.	Zusammen. M.
Niederländisch Guyana	—	30 278	—	—	—	—	30 278
Venezuela	737 126	50 916	3 820	—	—	—	791 862
Britisch Westindien	734 688	156 159	300	—	276	—	891 423
Spanisch Westindien	9 306 240	165 437	—	—	9 530	—	9 481 207
Dänisch Westindien	300	—	—	—	—	—	300
Niederländisch Westindien	7 470	2 942	—	—	—	—	10 412
Hayti und San Domingo	2 012 466	33 195	—	—	—	—	2 045 661
Aegypten	133	20 343	—	200	—	—	20 676
Algier	—	1 140	—	—	—	—	1 140
Madeira	14 570	—	—	—	—	—	14 570
den Canarischen Inseln	66 338	106 856	—	—	—	—	173 194
Afrikas Westküste	804	1 104 820	—	—	337	—	1 105 961
der Kap-Kolonie	29 012	970 489	—	—	30	—	999 531
Afrikas Ostküste	—	42 550	—	—	—	—	42 550
der asiatischen Türkei	404 735	101 331	—	—	—	—	506 066
Britisch Ostindien	17 433 199	4 674 789	1 630	13 840	1 350	—	22 124 808
Niederländisch Ostindien	17 790	—	—	—	1 000	—	18 790
Manilla	71 780	30	—	—	—	—	71 810
China	110 741	47 043	—	1 342	25 291	—	184 417
Japan	161 898	484 000	—	—	16 870	—	662 768
den Sandwich-Inseln	725	264 890	—	—	2 165	—	267 780
oder:							
dem deutschen Zollgebiet	32 109 699	14 398 274	3 979 704	37 367 803	22 403 309	—	110 258 789
dem übrigen Europa	41 138 303	30 095 368	18 131 472	8 995 120	8 165 002	—	106 525 265
Britisch Nordamerika	4 863	—	—	—	—	—	4 863
den Vereinigten Staaten von Amerika	60 484 230	94 491 518	721 499	82 428	2 684 659	210 644	158 674 978
Mexiko und Centralamerika	656 486	2 146 266	22 165	—	320	—	2 825 237
Südamerika	18 459 790	5 849 706	3 820	—	8 823	2 800	24 324 939
Westindien	12 061 164	357 733	300	—	9 806	—	12 429 003
Afrika	110 857	2 246 198	—	200	367	—	2 357 622
Asien	18 200 143	5 307 193	1 630	15 182	44 511	—	23 568 659
den Sandwich-Inseln	725	264 890	—	—	2 165	—	267 780
oder:							
von Europa	73 248 002	44 493 642	22 111 176	46 362 923	30 568 311	—	216 784 054
transatlantische Einfuhr	109 978 258	110 663 504	749 414	97 810	2 750 651	213 444	224 453 081
zusammen	183 226 260	155 157 146	22 860 590	46 460 733	33 318 962	213 444	441 237 135
1877	157 708 003	180 486 559	22 049 073	45 303 452	37 645 238	16 648	443 208 973

Digitized by Google

In der Gesammteinfuhr sind folgende Gegenstände mit den größten Mengen bz. Werthen vertreten:	Maßstab.	Gesammteinfuhr. Menge.	Gesammteinfuhr. ℳ	Davon aus dem deutschen Zollgebiet. Menge.	Davon aus dem deutschen Zollgebiet. ℳ
Verzehrungsgegenstände:					
Bier	Liter	2 642 706	728 705	2 293 984	525 119
Kaffee	kg No.	7 985 087	12 097 101	1 563	2 915
Früchte, getrocknete	»	3 890 534	1 725 646	430 929	185 459
Getreide und Hülsenfrüchte	»	201 959 489	27 492 642	21 129 818	3 799 956
Gewürze	»	1 212 732	1 215 626	2 049	3 941
Lebensmittel		für	27 384 938	für	7 086 397
Reis	»	87 550 097	17 612 724	307	96
Spirituosen	Liter	3 787 869	2 372 258	1 692 172	820 673
Taback	kg No.	68 939 361	63 298 582	40 213	56 675
Vieh, Schlachtvieh	Stück	44 808	4 246 832	44 476	4 150 378
Wein		für	3 244 599	für	882 673
Zucker	kg No.	24 428 264	12 161 211	23 756 646	11 768 468
Rohstoffe:					
Baumaterialien		für	2 308 295	für	1 450 805
Brennmaterialien		für	3 956 705	für	3 480 883
Droguerien, rohe	kg No.	2 152 033	2 688 845	333 283	276 465
präparirte	»	9 198 494	3 432 106	1 997 403	744 428
Färbestoffe	»	3 850 809	4 339 633	84 072	64 132
Farbewaaren	»	2 206 976	2 312 041	1 613 784	1 990 200
Häute	»	3 601 810	4 149 937	17 876	9 375
Holz		für	5 795 029	für	1 311 712
Oele	»	172 163 150	38 274 542	844 959	689 228
Spinnstoffe	»	68 665 866	75 303 808	1 937 745	1 368 870
Halbfabrikate:					
Eisen in Blechen, Stangen rc.		für	1 930 402	für	1 221 187
Garne und Twiste	»	4 595 310	18 252 196	273 378	1 513 299
Manufakturwaaren:					
Baumwollenwaaren	kg Bo.	3 416 764	16 427 830	2 265 351	11 010 295
Leinen und Leinenwaaren	»	824 744	1 519 542	475 775	931 304
Seiden- und Halbseidenwaaren	»	396 719	10 281 644	390 061	10 101 752
Wollen- und Halbwollenwaaren	»	907 057	6 670 597	651 588	5 272 835
Andere Industrieerzeugnisse:					
Bücher und andere Drucksachen	kg Bo.	631 170	1 655 998	574 606	1 515 329
Eisenwaaren		für	5 451 996	für	4 093 045
Galanterie- und Kurzwaaren	»	1 069 425	3 413 316	586 884	1 544 397
Glaswaaren		für	3 835 431	für	2 828 829
Holzwaaren		für	3 764 461	für	2 866 151
Lederwaaren	»	192 071	2 734 947	100 766	1 990 994
Maschinen	kg No.	2 120 399	1 852 490	398 079	389 279
Papier	kg Bo.	3 053 340	1 965 223	1 625 274	1 062 663
Porzellanwaaren	»	1 068 343	899 597	984 289	820 318

Digitized by Google

C. Waarenausfuhr.

Hauptübersicht der Gesammtausfuhr im Jahre 1878.

Ueberhaupt:	Centner Brutto.	pCt.	Werth in Mark.	pCt.	Durchschnittswerth.	Davon nach dem deutschen Zollgebiet: Centner Brutto.	Werth in Mark.	Durchschnittswerth.
Verzehrungsgegenstände	8 238 122	40,66	179 778 121	41,67	21,82	5 662 836	113 895 746	20,11
Rohstoffe	10 880 212	53,69	159 796 242	37,04	14,69	6 241 027	104 481 839	16,74
Halbfabrikate	149 714	0,74	21 037 249	4,88	140,52	111 612	17 608 875	157,77
Manufakturwaaren	121 136	0,60	41 196 845	9,55	340,09	14 473	2 816 884	194,63
andere Industrieerzeugnisse	873 567	4,31	29 364 122	6,81	33,61	185 331	6 658 066	35,93
edle Metalle	31	0,00	215 144	0,05	—	—	—	—
zusammen	20 262 782	100	431 387 723	100	21,28	12 215 279	245 461 410	20,09
1877	20 153 009	—	430 972 793	—	21,38	11 548 730	233 309 566	20,20
davon 1878 seewärts	6 982 086		137 100 591		19,61			
landwärts	12 508 567		285 096 016		22,79			
flußwärts	772 129		9 191 116		11,90			

Gesammtausfuhr see-, land- und flußwärts im Jahre 1878 nach den einzelnen Ländern und Plätzen, nach Werth und Waarengattungen.

Gesammtausfuhr nach	Verzehrungsgegenstände. M.	Rohstoffe. M.	Halbfabrikate. M.	Manufakturwaaren. M.	Andere Industrieerzeugnisse. M.	Edle Metalle. M.	Zusammen. M.
Preußen	80 932 517	57 407 082	4 463 865	2 561 589	4 443 489	—	149 808 542
Mecklenburg	452 921	116 559	1 384	285	28 891	—	600 040
Oldenburg	6 943 290	3 274 673	287 207	71 603	430 637	—	11 007 510
Lübeck	292 509	745 722	300	451	109 598	—	1 148 580
Lippe	2 134 708	118 499	56 148	15 614	7 356	—	2 332 325
Waldeck	146 113	9 128	20 487	—	15 140	—	190 868
Braunschweig	1 710 997	2 487 408	35 626	11 827	103 692	—	4 349 550
Anhalt	194 277	104 175	—	—	7 219	—	305 671
Birkenfeld	2 679	147	—	—	16	—	2 842
Luxemburg	48 595	632	—	—	1 877	—	51 104
Sachsen	8 480 924	20 059 902	12 476 834	134 280	739 815	—	41 891 755
den Sächsisch. Herzogthümern	652 688	2 349 211	134 650	1 275	35 519	—	3 173 343
den Schwarzburgischen Fürstenthümern	62 210	111 226	2 138	327	3 004	—	178 905
den Reußisch. Fürstenthümern	166 446	147 283	2 388	20	11 890	—	328 027

Digitized by Google

Gesammtausfuhr nach	Verzehrungsgegenstände.	Rohstoffe.	Halbfabrikate.	Manufakturwaaren.	Andere Industrieerzeugnisse.	Edle Metalle.	Zusammen.
	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.
Hessen-Darmstadt	2 231 991	220 491	814	287	115 523	—	2 569 106
Baden	2 651 123	2 564 457	604	—	233 870	—	5 450 054
Württemberg	1 505 276	2 399 285	2 214	560	95 081	—	4 002 416
Bayern	4 127 584	11 660 144	118 164	18 766	226 398	—	16 151 056
dem Elsaß	1 158 898	705 815	5 952	—	49 051	—	1 919 716
Hamburg	10 341 278	4 816 662	119 621	36 787	298 859	210 644	15 823 851
Oesterreich	9 100 820	26 283 334	517 012	97 114	478 382	—	36 476 662
der Schweiz	5 102 414	1 951 459	1 932	195	158 035	—	7 214 035
dem europäischen Rußland	3 249 230	9 862 129	676	9 201	1 194 502	—	14 315 738
Schweden	4 611 124	302 442	1 389	649	53 755	—	4 969 359
Norwegen	2 583 591	235 210	218	—	26 512	—	2 845 531
Dänemark	2 395 353	61 179	132	60	28 083	—	2 484 807
Helgoland	11 769	—	—	614	1 424	—	13 807
Großbritannien und Irland	12 668 128	4 439 576	393 568	578 651	2 569 319	—	20 649 242
Holland	3 508 755	1 127 453	5	1 177	208 653	—	4 846 043
Belgien	1 789 759	203 159	—	32	30 907	—	2 017 857
Frankreich	318 523	269 031	—	3 170	30 729	—	621 453
Spanien und Gibraltar	37 903	19 200	—	—	—	—	57 103
Portugal	1 142 360	—	11 943	34 138	191 436	—	1 379 877
Italien	899 418	485 120	—	2 166	36 048	—	1 422 752
Malta	2 375	—	—	—	840	—	3 215
Griechenland	707	—	—	—	475	—	1 182
der europäischen Türkei	20 028	—	—	—	3 750	—	23 778
Britisch Nordamerika	61 196	5 364	8 461	14 341	44 660	—	134 022
New-York	2 647 740	2 784 155	2 143 786	31 716 783	13 876 052	—	53 168 516
Philadelphia	1 175	61 533	2 517	252 934	677 082	—	995 241
Baltimore und Washington	249 528	273 613	9 836	528 486	774 785	—	1 836 248
Savannah	1 394	7 059	—	—	—	—	8 453
New-Orleans	79 460	6 313	11 462	41 020	153 013	—	291 268
Galveston	121	—	—	20 322	464	—	20 907
San Francisco	2 885	5 768	790	121 587	8 709	—	139 739
anderen Plätzen der Vereinigten Staaten	6 065	21 300	1 904	19 625	135 172	—	184 066
Mexiko	103 098	21 420	19 285	415 737	116 450	—	675 940
Britisch Honduras	544	258	—	1 819	970	—	3 591
Centralamerika	13 021	2 397	21	10 677	30 757	—	56 873
Columbien	31 613	3 745	4 872	222 229	134 943	—	397 402
Ecuador	500	—	—	9 652	10 405	—	20 557
Peru	210 805	72 326	33 949	194 179	91 324	—	602 583
Chile	19 520	40	—	20	52	—	19 632

Digitized by Google

Gesammtausfuhr nach	Verzehrungsgegenstände. M.	Rohstoffe. M.	Halbfabrikate. M.	Manufakturwaaren. M.	Andere Industrieerzeugnisse. M.	Edle Metalle. M.	Zusammen. M.
Argentina und Uruguay	1 028 079	96 463	25 805	1 030 245	193 600	—	2 374 192
Brasilien	350 611	23 495	11 635	1 404 221	228 697	—	2 018 659
Britisch Guyana	41 816	1 538	—	5 635	2 871	—	51 860
Französisch Guyana	1 300	—	—	—	—	—	1 300
Venezuela	6 130	8	1 840	14 632	4 440	—	26 050
Britisch Westindien	113 349	7 950	2 421	144 997	126 869	—	395 586
Spanisch Westindien	676 598	19 720	1 700	13 812	133 198	—	839 028
Dänisch Westindien	462	—	—	159	45	—	666
Hayti und San Domingo	13 378	—	270	1 174	10 735	—	25 557
Aegypten	45 243	—	—	—	—	—	45 243
Algier	15 631	—	—	—	—	—	15 631
Madeira	—	—	—	1 680	36	—	1 716
den Canarischen Inseln	56 473	7 490	—	1 748	5 328	—	71 039
Afrikas Westküste	181 379	85 687	8 528	31 463	74 605	4 500	386 162
der Kap-Kolonie	46 728	1 570	—	2 059	11 959	—	62 316
Afrikas Ostküste	10 882	3 027	—	16 484	22 261	—	52 654
Arabien	1 100	—	—	—	—	—	1 100
der asiatischen Türkei	1 931	—	12	—	594	—	2 537
Britisch Ostindien	116 212	41 602	45 054	141 170	44 302	—	388 340
Niederländisch Ostindien	21 420	—	—	—	40	—	21 082
Manilla	53 200	—	—	—	—	—	53 200
China	60 106	—	—	642 227	104 601	—	806 934
Japan	19 894	1 500	—	30 498	200	—	52 092
dem asiatischen Rußland	5 018	—	—	—	394	—	5 412
Australien	17 415	—	—	1 014	3 619	—	22 048
den Sandwich-Inseln	101 051	44 523	41 060	473 570	220 646	—	880 850
zur Ausrüstung der Handelsflotte	1 691 137	1 664 585	7 720	89 808	150 469	—	3 603 719
oder:							
dem deutschen Zollgebiet	113 895 746	104 481 839	17 608 875	2 816 884	6 658 066	—	245 461 410
dem übrigen Europa	57 777 545	50 055 954	1 046 496	763 954	5 311 709	210 644	115 166 302
Britisch Nordamerika	61 196	5 364	8 461	14 341	44 660	—	134 022
den Vereinigten Staaten von Amerika	2 988 368	3 159 741	2 170 295	32 700 757	15 625 277	—	56 644 438
Mexiko und Centralamerika	116 663	24 075	19 256	428 233	148 177	—	736 404
Südamerika	1 690 374	197 615	77 101	2 880 813	666 332	—	5 512 235
Westindien	803 737	21 670	4 391	160 142	270 847	—	1 260 837
Afrika	356 336	97 774	8 528	53 434	114 189	4 500	634 761
Asien	278 503	43 102	45 066	813 895	150 131	—	1 330 697
Australien und den Sandwich-Inseln	118 466	44 523	41 060	474 584	224 265	—	902 898

Gesammtausfuhr nach	Verzehrungsgegenstände.	Rohstoffe.	Halbfabrikate.	Manufakturwaaren.	Andere Industrieerzeugnisse.	Edle Metalle.	Zusammen.
	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.
zur Ausrüstung der Handelsflotte	1 691 137	1 664 585	7 720	89 808	150 469	—	3 603 71
oder:							
nach Europa	171 673 291	154 537 793	18 655 371	3 580 838	11 969 775	210 644	360 627 71
transatlantische Ausfuhr	8 104 830	5 258 449	2 381 878	37 616 007	17 394 347	4 500	70 761 01
zusammen	179 778 121	159 796 242	21 037 249	41 196 845	29 364 122	215 144	431 387 72
1877	171 303 846	167 448 493	20 054 008	39 347 517	32 816 129	2 800	430 972 79

In der Gesammtausfuhr sind folgende Gegenstände mit den größten Mengen bz. Werthen vertreten:

	Maßstab.	Gesammtausfuhr.		Davon nach dem deutschen Zollgebiet	
		Menge.	M.	Menge.	M.
Verzehrungsgegenstände:					
Bier	Liter	3 316 539	1 830 547	148 815	42 83
Kaffee	kg No.	6 329 064	10 003 170	4 439 801	7 263 82
Früchte, getrocknete	„	2 641 938	1 360 854	1 382 156	742 039
Getreide und Hülsenfrüchte	„	143 658 350	20 290 234	140 437 005	19 663 389
Gewürze	„	970 716	1 102 290	606 078	807 310
Lebensmittel	für	21 459 475	für		14 689 85
Reis	„	61 856 019	15 483 339	33 656 716	8 379 287
Spirituosen	Liter	2 970 376	3 019 154	1 199 891	1 358 850
Tabak	kg No.	66 232 314	76 548 137	44 108 140	50 917 773
Wein	für		3 826 373	für	2 400 350
Zucker	„	22 328 654	10 984 485	779 268	613 403
Rohstoffe:					
Baumaterialien	für		1 260 922	für	756 441
Brennmaterialien	für		1 501 494	für	92 330
Droguerien, rohe	„	1 904 845	2 666 586	1 405 545	2 192 708
präparirte	„	9 014 292	3 526 897	7 466 872	2 701 422
Färbestoffe	„	4 013 331	4 217 384	1 635 217	3 559 481
Farbewaaren	„	1 776 913	2 269 374	290 231	162 280
Häute	„	3 965 164	4 793 980	2 976 973	3 663 700
Holz	für		3 775 801	für	3 368 093
Oele	„	172 162 596	89 463 304	122 295 656	28 093 920
Spinnstoffe	„	73 048 038	83 124 378	44 759 088	51 873 772
Halbfabrikate:					
Eisen, in Blech, Stangen	für		1 012 029	für	422 569
Garne und Twiste	„	4 573 656	18 060 260	4 210 331	16 222 973

Digitized by Google

Manufakturwaaren:	Maßstab.	Gesammtausfuhr Menge.	Gesammtausfuhr M.	Davon nach dem deutschen Zollgebiet Menge.	Davon nach dem deutschen Zollgebiet M.
Baumwollenwaaren	kg Bo.	3 053 894	14 801 903	389 966	1 862 493
Leinen und Leinenwaaren	»	438 337	1 004 855	107 345	174 524
Seiden- und Halbseidenwaaren	»	392 301	10 164 637	1 076	22 629
Wollen- und Halbwollenwaaren	»	635 946	4 900 316	65 000	356 556
Andere Industrieerzeugnisse:					
Bücher und andere Drucksachen	kg Bo.	548 509	1 452 656	102 058	274 776
Eisenwaaren		für	4 344 891	für	1 232 330
Galanterie- und Kurzwaaren	»	950 132	2 772 897	133 621	329 975
Glaswaaren		für	3 212 501	für	120 448
Holzwaaren		für	5 181 500	für	1 838 457
Lederwaaren	»	48 562	2 019 532	31 978	160 452
Maschinen	kg No.	2 470 281	2 226 317	1 493 153	1 390 555
Papier	kg Bo.	2 195 864	1 306 518	59 895	51 006
Porzellanwaaren	»	901 105	754 560	8 785	7 932

Aus dem dem Werke beigefügten Anhang heben wir noch die sich auf Bremens Auswandererbeförderung beziehenden Angaben hervor. Danach sind im Jahre 1878 111 Schiffe mit 21 483 Passagieren abgegangen. Von den Passagieren waren 11 329 aus Deutschland, 10 154 aus anderen Ländern, 12 471 männlichen und 9 012 weiblichen Geschlechts. 20 746 Personen wurden befördert nach den Vereinigten Staaten von Amerika, 477 nach Brasilien, 211 nach Argentina, 35 nach Westindien, 14 nach den Sandwich-Inseln. Von den Auswandererschiffen waren 109 bremische, 1 oldenburgisches und 1 hawaiisches. Für das Jahr 1877 ist die Zahl der Auswanderer auf 19 179 Personen angegeben.

II. Kleine Mittheilungen.

Die deutsche Post auf den Bergen. Wie in den Vorjahren sind auch während des verflossenen Sommers auf den vielbesuchten Höhepunkten unserer nord- und mitteldeutschen Gebirge, auf der Schneekoppe, dem Brocken, dem Inselsberg und der Bastei, Postanstalten (bei den letzteren drei mit Telegraphendienst) in Wirksamkeit gewesen. Diese hat sich bei der Postanstalt auf der Schneekoppe auf die Dauer von 129 Tagen, auf dem Brocken von 138, auf dem Inselsberg von 134, auf der Bastei von 174 Tagen erstreckt. Die Gesammtzahl der bei den vier Postanstalten vorgekommenen Postsendungen hat 51 254 betragen. Davon entfielen auf die Schneekoppe 14 405 abgesandte und 828 angekommene, auf den Brocken 10 134 bz. 654, auf den Inselsberg 6754 bz. 1193, auf die Bastei 16 162 bz. 1124 Postsendungen. Telegramme sind abgesandt bz. angekommen auf dem Brocken 1164 und 286, auf dem Inselsberg 533 und 178, auf der Bastei 710 und 80, im Ganzen 2951.

Die Postanstalten in Westerland auf Sylt und in Borkum sind während des diesjährigen Sommers 114 bz. 106 Tage in Thätigkeit gewesen.

Bei der ersteren sind in dieser Zeit 108 180 Postsendungen vorgekommen, nämlich abgegangen 48 851 Stück Briefsendungen, 3018 Stück Packet- und Geldsendungen, eingegangen 54 252 Stück Briefsendungen, 2059 Stück Packet- und Geldsendungen. Die Zahl der abgesandten Telegramme betrug 1956, die der angekommenen 1157.

Der Gesammtverkehr bei der Postanstalt in Borkum beziffert sich auf 97 722 Postsendungen; davon sind abgegangen 40 510 Stück Brief-, 1328 Stück Packet- und Geldsendungen, eingegangen 53 069 Stück Brief-, 2815 Stück Packet- und Geldsendungen. Telegramme wurden 1647 abgesandt und 910 empfangen.

Aus dem Berichte über die Gemeindeverwaltung der Stadt Berlin in den Jahren 1861 bis 1876. Der Magistrat von Berlin pflegt über die Hauptergebnisse der Berliner Gemeindeverwaltung nach Ablauf einer Reihe von Jahren Berichte zu veröffentlichen, welche dazu bestimmt sind, den Entwickelungsgang der deutschen Großstadt und die Fälle von weitgehenden und schwerwiegenden Aufgaben, welche derselbe der Gemeindeverwaltung stellt, in längeren Zwischenräumen zu veranschaulichen. Nachdem im Jahre 1842 über die Jahre 1829 bis 1840, im Jahre 1853 über den Zeitraum von 1841—1850, endlich 1863 über die Jahre 1851 bis 1860 berichtet worden war, ist gegenwärtig der erste Theil des Verwaltungsberichts für die Jahre 1861 bis 1876 erschienen. Derselbe faßt neben der Gliederung der städtischen Behörden das Gebiet, die Bevölkerung, die Steuern und die Vermögensverhältnisse von Berlin ins Auge und gewährt an der Hand eines zuverlässigen statistischen Materials ein nach vielen Richtungen lehrreiches Bild des unvergleichlich schnellen Wachsthums, welches Berlin während der letzten anderthalb Jahrzehnte erfahren hat.

Weitaus die jüngste unter den Großstädten Europas, war Berlin am Ende des 17. Jahrhunderts, zu einer Zeit, wo die Bevölkerung von London und Paris bereits nach Hunderttausenden zählte, ein unbedeutender Ort von nicht viel über 10 000 Einwohnern. Durch den Großen Kurfürsten und die beiden ersten preußischen Könige erweitert und verschönert, wuchs die Stadt namentlich unter der Regierung Friedrichs des Großen mit der steigenden Machtstellung Preußens und zählte im Beginn unseres Jahrhunderts etwa 150 000 Einwohner. Diese Zahl hatte sich nach Beendigung der napoleonischen Kriegsstürme und unter dem Schutze der ihnen folgenden langen Friedenszeit in regelmäßiger Progression vermehrt, beschränkte sich indessen trotz der inzwischen erfolgten erheblichen Erweiterung des städtischen Weichbildes am Ende des Jahres 1860 auf wenig mehr als eine halbe Million. In der sechszehnjährigen Berichtsperiode hat sich die Bevölkerung von Berlin ziemlich genau verdoppelt, ein Verhältniß, das sich unter Städten dieser Größe nur noch bei New-York nachweisen läßt. Berlin ist im Jahre 1877 in die Reihe der Millionenstädte eingetreten und stellt neben London und Paris die drittgrößte Stadt unseres Welttheils dar. — Diesem unerhört raschen Anwachsen der Einwohnerzahl entspricht das Wachsen der von außerhalb Zugezogenen im Verhältniß zu den in Berlin Geborenen: während die geborenen Berliner im Jahre 1864 bei der ersten hierauf gerichteten Ermittelung 177 Tausendstel der Gesammtbevölkerung aus-

Digitized by Google

machten, betrugen sie im Jahre 1871 nur noch 438, im Jahre 1875 nur 413 Tausendstel, und unter denjenigen Alters- und Berufsklassen, denen die Zuziehenden vornehmlich angehören, ist dies Verhältniß noch viel ungünstiger. Der Altersstufe von 20 bis 30 Jahren gehören in Berlin nicht weniger als 263 Tausendstel an, darunter aber nur 60 Tausendstel geborene Berliner. Von den Berufszweigen zählen die Justiz drei Viertel, Literatur und Presse sieben Neuntel, die Gesundheitspflege vier Fünftel, das Baugewerbe fünf Sechstel, die Post sechs Siebentel und die Eisenbahn sogar acht Neuntel ihrer hiesigen Angehörigen zu den außerhalb Berlins Geborenen.

Post-Almosenbüchsen. In Kursachsen wurde 1716 die Einrichtung getroffen, daß die Postanstalten in gewisser Beziehung auch an der Armenpflege theilnehmen mußten, indem ihnen aufgetragen worden war, den Postreisenden Almosenbüchsen zu einer freiwilligen Gabe darzureichen.

Die bezügliche Verordnung lautet:

»Von Gottes Gnaden, Friedrich August, König in Pohlen ꝛc., Hertzog zu Sachsen, Jülich, Cleve, Berg, Engern und Westphalen ꝛc., Churfürst ꝛc.

Rath, und liebe getreue!

Wir haben vor gut befunden, daß zu einiger Beyhülffe zu Versorgung der Armen in allen und ieden Post-Stationen, so wohl in Städten als auff dem Lande, gewisse Allmosen-Büchßen angeschaffet, solche aber nicht angeheffte, sondern durch gewisse treue Personen denen ankommenden Passagiers, weiln dieselbe dargegen durch die gemachte Anstalten von dem Anlauffen der Bettler und liederlichen Leute, so sich des Stehlens befliffen, befreyet sind, zu einer freywilligen Bey-Steuer präsentiret, das also in solchen Büchßen, so ieder Postmeister in guter Verwahrung zu halten, colligirte Geld auffn Lande zu Versorgung ieden Orts-Armen, in Städten aber das einkommende zum allgemeinen Armen-Hause zu Waldheim angewendet, jenes in Unsere Aemter, darunter iede Station befindlich oder am nechsten, dieses hingegen nacher Dreßden an den Cassirer Gutkäsen quattaliter gegen seine Quittung, unter iede Postmeisters Specification, geliefert werden soll.

Befehlend, ihr wollet, krafft dieses, mit Abschrift von gegenwärtiger Unserer Verordnung bey allen und ieden Unserer Post-Stationen die benöthigte Verfügung treffen, gestalt auch die zu Anschaffung ermelter Büchßen und Schlösser bedürffende Unkosten, krafft dieses, auf richtige Bescheinigung in Ausgabe passiren sollen, und habt ihr dergleichen Büchße auch allhier beim Ober-Post-Ambt und beym Post-Stall zu halten, die Einsammlung und Lieferung, obgedachter maßen, zu veranstalten und daran Unsern Willen und Meinung zu vollbringen.

Datum Leipzig, am 7. Maji, Anno 1716.

An das Ober-Post-Ambt zu Leipzig.«

Es wäre wohl erwünscht, zu erfahren, welchen Erfolg diese Einrichtung gehabt und wie lange sie bestanden hat?

J. G. Bennett's Polarexpedition. Im Anschluß an die unter vorstehender Ueberschrift gebrachten kleinen Mittheilungen in Nr. 17 und Nr. 21 des Archivs wird für unsere Leser die Nachricht von Interesse sein, daß die »Jeanette«

Digitized by Google

auch einen Apparat zur Erzeugung elektrischen Lichtes mitgenommen hat. Thomas Edison, der bekannte Erfinder des Phonographen ꝛc., hat derselben einen Gramme'schen elektro-magnetischen Apparat mit einer seiner Inkandescenzlampen zur Verfügung gestellt. Dieselbe ist von derjenigen Jablochkoff's darin verschieden, daß anstatt eines Porzellanstreifens eine Doppelspirale von Platin, Iridium oder einer hohen Temperaturgraden widerstehenden Legirung dieser Metalle zum Glühen gebracht wird. Das Verbrennen und Beschädigen der Spirale wird durch ein Metallstäbchen verhütet, das mitten durchgeht, oben fest im Deckel sitzt und unten durch eine Hebelumsetzung den Strom umschaltet, d. h. verhindert, in die Spirale zu treten, wenn ein bestimmter Hitzegrad erreicht ist. Der Umschalter arbeitet automatisch und regulirt durch das Ausdehnen und Zusammenziehen des Stäbchens das Licht und schützt die Spirale vor Zerstörung. (Gäa.)

III. Zeitschriften-Ueberschau.

1) **L'Union postale.** Journal publié par le bureau international de l'Union générale des postes. Berne, 1er Novembre 1879.
Sir Rowland Hill. — Die erste Anstellung besonderer Postkuriere in Frankreich. — Die Landbriefträger-Anstalt. — Nekrolog. — Mittheilungen.

2) **Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten. Nr. 45. Berlin, 7. November 1879.
Die Verstaatlichung der preußischen Privat-Eisenbahnen. — Tagegelder, Fuhrkosten und Umzugskosten der Reichsbeamten. — Die neue Post- und Telegraphen-Uniform. — Telegramme in verabredeter Sprache. — Personal-Nachrichten. — Betriebswesen (Eilpacketsendungen durch die Post. Ausgabe der Zeitungen. Die Postvollmachten. Fehlerhafte Ortsbezeichnungen. Verpackung der Zeitungen). — Kleine Mittheilungen. — Korrespondenzen. — Ausland. — Vermischtes. — Redaktionsschalter. — Feuilleton.

3) **Das Ausland.** Ueberschau der neuesten Forschungen auf dem Gebiete der Natur-, Erd- und Völkerkunde. Von Fr. v. Hellwald. Nr. 44. Stuttgart, 3. November 1879.
Geschichte der Beziehungen zwischen Theologie und Naturwissenschaft. — Ueber die Lehre von den Gezeiten. — Herr Louis Favre und die Gotthardbahn. — Zur Eozoon-Frage. — Zur Geschichte des Telegraphen. — Antheil der Pflanzen an der Erdbildung. — Vom Büchertisch. — Kanalverbindung zwischen dem Atlantischen Ocean und dem Mittelländischen Meere.

4) **Telegraphisches in verschiedenen Zeitschriften.**
The telegraphic journal. Vol. VII. No. 162.
New researches on the theory of the Microphone, by Dr. Julian Ochoswicz. — Shepherd's electro-magnetic clock. — Edison's electric generator.
Scientific American. No. 18.
The Blake telephonic transmitter.
L'Electricité. 2e Série. No. 20.
Machine à lumière de Lontin.
Dingler's polytechnisches Journal. 2. Oktober-Heft.
Der Schreibtelegraph von A. Bramão in Lissabon.

Herausgegeben im Auftrage der Kaiserlichen Post- und Telegraphenverwaltung.

Gedruckt Berlin in der Reichsdruckerei.

Digitized by Google

Archiv für Post und Telegraphie.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

№ 23. Berlin, Dezember. 1879.

Inhalt: I. Aktenstücke und Aufsätze: 91. Die Ergebnisse der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung während der Jahre 1876—1878. (Erster Artikel). — 92. Die Ergebnisse der internationalen Telegraphenkonferenz in London. (Zweiter Artikel.) — 93. Duplexsystem von W. Hadden. — 94. Das Postgebäude in Paris. — 95. Rückblicke auf die Berliner Gewerbe-Ausstellung im Jahre 1879.

II. Kleine Mittheilungen: Die englischen Postsparkassen. — Das norwegische Postwesen im Jahre 1878. — Der Fernsprecher auf der Festung. — Sicherung der Fernsprecher gegen Blitzschlag. — Die Registrande der geographisch-statistischen Abtheilung des Großen Generalstabes. — Ein Flugblatt aus dem sechszehnten Jahrhundert. — Anzahl der vorhandenen Lokomotiven.

III. Zeitschriften-Uebersicht.

I. Aktenstücke und Aufsätze.

91. Die Ergebnisse der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung während der Jahre 1876—1878.

I.

Seiner Majestät dem Kaiser ist über die Ergebnisse der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung für die Jahre 1876—1878, gleichwie dies bezüglich der Reichs-Postverwaltung für die Zeiträume von 1870—1872 [1]) und 1873—1875 [2]) geschehen, ein Verwaltungsbericht erstattet worden, welcher sich in Form und Eintheilung an die früheren Berichte anschließt und 67 Druckseiten in Großquart umfaßt.

Aus dieser Veranlassung haben Seine Majestät Allergnädigst geruht, mittels nachstehender, an den Reichskanzler gerichteten Ordre die Allerhöchste Zufriedenheit mit den Leistungen der Post- und Telegraphenverwaltung zu erkennen zu geben:

»Ich habe den unterm 5. d. M. Mir überreichten Bericht über die Ergebnisse der Reichs-Post- und Telegra-

[1]) Postarchiv 1875 S. 29, 61 und 125.

[2]) Archiv für Post und Telegraphie 1876 S. 481, 513 und 609.

Digitized by Google

phenverwaltung während der Jahre 1876 bis 1878 mit ungemeiner Befriedigung über die bedeutenden Leistungen auf diesem für die Förderung der Volkswohlfahrt so wichtigen Gebiete durchgesehen. Die Vereinigung des Post- und Telegraphenwesens hat auf beide Zweige eine so gedeihliche Wechselwirkung geübt, daß sie ungeachtet des während jenes Zeitraums obgewalteten wirthschaftlichen Drucks in Folge der geschickten Organisation und umsichtigen Leitung die hochgespannten Erwartungen noch übertroffen hat. Mit besonderer Anerkennung habe Ich an der Hand des Berichts wie die fortschreitende äußere Ausdehnung so das Streben nach innerer Vervollkommnung der Verwaltung verfolgt. Ich beauftrage Sie, dem General-Postmeister wie allen Beamten, durch deren dienstfreudige Mitwirkung die geschilderten Resultate erzielt sind, Meinen Kaiserlichen Dank auszusprechen.

Berlin, den 13. November 1879.

gez. **Wilhelm.**«

Wir heben aus diesem Berichte Nachstehendes hervor:

Wie aus den Vorbemerkungen zu dem Berichte ersichtlich, waren für die Entwickelung der Verkehrsanstalten des Reichs in den Jahren 1876—1878 zwei Momente von hervortretender Bedeutung: die am 1. Januar 1876 ins Leben getretene Verschmelzung des Post- und Telegraphenwesens zu einem einheitlich geleiteten und nach übereinstimmenden Grundsätzen verwalteten Organismus, und sodann die Erweiterung des Berner Postvereins zu einem, alle Kulturstaaten der Erde umfassenden Weltpostvereine, dessen völkerrechtliche Grundlagen auf dem Pariser Postkongresse vom Juni 1878 festgestellt wurden.

Die erstere Maßregel ermöglichte, unter dem mächtigen Schutze der gefestigten Reichseinrichtungen und bei der Fortdauer friedlicher politischer Verhältnisse, den fortschreitenden inneren Ausbau der Post- und Telegraphenanlagen, ihre weitere Vorschiebung in das Innere der Landbezirke, ihre Vervollkommnung vom Standpunkte der Wissenschaft und Technik, endlich ihre ausgiebigere Verwerthung im Interesse der Allgemeinheit unter gleichzeitiger Verminderung des Verwaltungsapparats und des Beamtenkörpers.

Die andere, dem völkerrechtlichen Gebiete angehörige Gestaltung aber sicherte, unter der einmüthigen Zustimmung der Regierungen fast aller civilisirten Staaten des Erdballs, dem Postwesen eine, durch die Grenzen der Länder und Welttheile ungehemmte Wirksamkeit, welche für die Kulturbestrebungen unserer Zeit eine immer wachsende Bedeutung erlangen wird.

Beide Momente haben wesentlich dazu beigetragen, daß trotz der Ungunst der Erwerbsverhältnisse und ungeachtet des Darniederliegens von Handel und Industrie eine Steigerung in den Leistungen und eine Erhöhung in den Einnahmen der Reichsverkehrsanstalten für die Jahre 1876—1878 zu verzeichnen ist. Die Vermehrung in der Gesammtzahl der beförderten Postsendungen beziffert sich in 1878 gegen 1875 auf 185 Millionen Stück, bei dem Telegrammverkehr auf mehr als 1 Million Depeschen. Diese Thatsache in Verbindung mit dem Umstande,

Digitized by Google

daß es thunlich gewesen ist, das in der früheren Telegraphenverwaltung hervorgetretene Defizit von jährlich 3¼ Millionen Mark zu beseitigen, bestätigt die Wahrnehmung, daß die Reichsverkehrsanstalten auf der Bahn gedeihlicher Entwickelung erfreulich fortschreiten.

Gebiet.

Das Deutsche Reichspost- und Telegraphengebiet umfaßt nach neueren Feststellungen 444 441,76 Quadratkilometer (ausschließlich 4343,81 Quadratkilometer Wasserfläche) mit 35 851 475 Einwohnern (1875); die Anzahl der Reichspostanstalten ist von 6556 am Schlusse des Jahres 1875 auf 7068 Ende 1878, mithin um 512, die Anzahl der Reichs-Telegraphenanstalten während desselben Zeitraumes von 1686 auf 4143, mithin um 2457 vermehrt worden. Es entfällt danach je eine Postanstalt auf 62,9 Quadratkilometer und auf 5071 Einwohner, je eine Telegraphenanstalt auf 107,3 Quadratkilometer und auf 8653 Einwohner.

Verfassung.

Das Gesetz vom 17. März 1878, betreffend die Stellvertretung des Reichskanzlers, hat für den Geschäftsbereich der Post- und Telegraphenverwaltung insofern Geltung erlangt, als durch den Allerhöchsten Erlaß vom 29. April 1878 der General-Postmeister mit der Stellvertretung des Reichskanzlers in den genannten beiden Verwaltungszweigen betraut worden ist.

Verwaltungsorgane.

In Folge der Verschmelzung der Post- und Telegraphenverwaltung sind die früheren 12 Bezirksbehörden der letzteren (Telegraphendirectionen) aufgehoben und die Geschäfte derselben den Ober-Postdirectionen übertragen worden.

Die Organisation der Gesammtverwaltung in ihrer staatsrechtlichen Zusammensetzung — der General-Postmeister als Central-Instanz, Generalämter, Bezirksverwaltungsbehörden, Betriebsstellen — hat sich nach jeder Richtung hin bewährt und ebenso gedeihlich in den Wirkungen auf das Verkehrsleben, wie nutzbringend für die Vereinfachung der Verwaltung und für die Finanzergebnisse sich erwiesen.

In der Behördeneinrichtung ist, soweit thunlich, überall mit der Vereinfachung der Formen und mit der Decentralisirung der Geschäfte weiter vorgegangen worden. Insbesondere ist vom Oktober 1876 ab in Bezug auf die Prüfung der Einnahme- und Ausgabe-Ergebnisse aus dem in hohem Maße gesteigerten Postanweisungsverkehr die Aenderung getroffen, daß die Abwickelung der Rechnungsgeschäfte hinsichtlich aller innerhalb des Reichs-Postgebiets zur Versendung kommenden Postanweisungen nicht mehr im Ganzen durch das Postanweisungsamt in Berlin, sondern im Einzelnen durch die Ober-Postdirectionen wahrzunehmen ist. Ebenso hat nach Verständigung mit den Postverwaltungen von Bayern und Württemberg vom November 1877 ab die Wahrnehmung der Abrechnungsgeschäfte im Postanweisungsverkehr zwischen dem Deutschen Reichs-Postgebiete einerseits und Bayern und Württemberg andererseits den Ober-Postdirectionen übertragen werden können, so daß dem Postanweisungsamte nur die schließliche Abwickelung der Rechnungsergebnisse aus dem Wechselverkehr zwischen dem Reichs-Postgebiete und Bayern und Württemberg verblieben ist.

Die Organe der Postverwaltung sind neben ihrer regelmäßigen Thätigkeit,

Digitized by Google

wie schon früher, so auch in den letzten Jahren für anderweitige Reichszwecke erheblich in Anspruch genommen worden. Der Erlös aus dem durch die Postanstalten vermittelten Verkaufe der Reichs-Wechselstempelmarken und gestempelten Wechselvordruckblätter hat

für die Zeit vom 1. Januar 1876 bis Ende März 1877 7 782 497 Mark 45 Pf.,
für das Etatsjahr 1877/78 ..... 6 123 433 » 75 »
für das Etatsjahr 1878/79 ..... 5 520 078 » 70 »

betragen.

Auch bei der weiteren Durchführung der Münzreform hat die Postverwaltung mitgewirkt. Durch Vermittelung der Ober-Postkassen und Postanstalten sind an alten Münzen eingezogen worden

im Jahre 1876 ..... 177 678 169 Mark,
im Jahre 1877 ..... 125 167 387 »
im Jahre 1878 ..... 72 653 502 »

Außerdem sind an die als Münzmetalldepots des Reichs bestimmten Ober-Postkassen in Frankfurt am Main und Hamburg von dem Münzmetalldepot in Berlin und von Bankanstalten zur Ablieferung gelangt:

im Jahre 1876 ..... 3 661 350 Mark,
im Jahre 1877 ..... 8 165 881 »
im Jahre 1878 ..... 5 709 475 »

Endlich haben die Postanstalten bei der Beförderung einer großen Zahl von Sendungen mit neuen Reichsmünzen in umfassendem Maße mitgewirkt.

Verkehrsanstalten.

Die Vermehrung in der Zahl der Postanstalten erstreckt sich, wie in den Vorjahren, hauptsächlich auf das platte Land. Es bildet fortgesetzt einen Gegenstand lebendiger Fürsorge der Verwaltung, die Gegensätze, welche bei der Ausstattung der Städte, allerdings dem größeren Bedürfnisse entsprechend, und bei derjenigen der Landorte mit Verkehrsanstalten bestehen, mehr und mehr auszugleichen und zu diesem Zwecke die Postagenturen, eine Gattung von Verkehrsanstalten mit einfachen Betriebsverhältnissen, mehr und mehr auf das platte Land vorzuschieben. Den Fortschritt in diesen Anlagen läßt die nachfolgende Uebersicht erkennen:

	Postämter I.	Postämter II.	Postämter III.	Postagenturen.	Zweigstellen größerer Ortspostanstalten.	Briefsammlungen, Hülfspostanstalten für die Landbriefbestellung, Umspannorte.	Bahnpostämter.	Deutsche Postanstalten im Auslande.	Insgesammt.
1875	573	587	2899	2266	124	69	33	5	6556
1876	573	579	2792	2484	145	55	33	3	6664
1877	561	583	2774	2667	163	55	33	3	6839
1878	569	582	2753	2910	171	48	32	3	7068

Digitized by Google

Die Zahl der täglich zur Postbeförderung benutzten Eisenbahnzüge ist von 2876 im Jahre 1875 auf 3282 im Jahre 1878 gestiegen; der Vermehrung der durch Postpersonal begleiteten Bahnposten, welche sehr erhebliche Kosten in Anwendung genommen haben würde, ist dadurch begegnet worden, daß von der Vermittelung des Eisenbahnpersonals zur Mitnahme von Briefpostsendungen in erweitertem Umfange Gebrauch gemacht wird. Auch ist es angänglich gewesen, eine nicht unerhebliche Zahl von Bahnposten mit Beamtenbegleitung, ohne Verminderung ihrer Leistungsfähigkeit in Bahnposten, die nur von Postschaffnern begleitet werden, zu verwandeln, nachdem für die Behandlung der Briefpost ein vereinfachtes Verfahren eingeführt worden war.

Denjenigen Schaffnern, welche die Briefpost bearbeiten, wird für die ihnen hieraus erwachsende Mehrleistung eine Entschädigung durch erhöhtes Fahrtgeld zu Theil.

Von den Beamten und Unterbeamten waren im Eisenbahnpostdienste beschäftigt

	im Jahre 1875	im Jahre 1878
Beamte	1281	1180
Unterbeamte.....	1457	1470
Zusammen...	2738	2650.

Ende Januar 1875, von welchem Zeitpunkte ab die vorläufige, zum 1. Januar 1876 endgültig gewordene Vereinigung der Telegraphie mit der Post begann, betrug die Zahl der vorhandenen Telegraphenämter 1686. Ende Dezember 1878 bestanden 4143 Telegraphenämter; es ist mithin eine Vermehrung um 2457 Aemter, d. i. von 245 Prozent, eingetreten. Zahlreiche Ortschaften und Distrikte in allen Theilen des Reichs, welche bisher der telegraphischen Verbindung entbehrten, sind in dieselbe hineingezogen worden. Auch für den telegraphischen Verkehr der Landorte und ländlichen Bezirke, welche nunmehr den Telegraphenämtern erheblich näher gerückt sind, hat jene beträchtliche Vermehrung derselben erleichternd gewirkt. Der Plan für die Ausdehnung des Netzes war auf 4 Jahre berechnet (1876 bis 1879) und wird daher Ende des letzteren Jahres seinen Abschluß finden. Die Reichsverwaltung wird alsdann mehr als 5000 Telegraphenämter besitzen: eine Anzahl, über welche kein anderes Land in Europa verfügt (England Ende 1877, für welches Jahr die letzten Zahlen vorliegen: 3756, Frankreich: 2984, Oesterreich-Ungarn: 1431, Italien: 1292, Rußland: 932).

Die früheren Kommunal-Telegraphenstationen sind beseitigt, indem sie in Reichs-Telegraphen-Betriebsstellen umgewandelt und durch Vereinigung mit den Orts-Postanstalten dem bestehenden Verwaltungsorganismus eingefügt wurden.

Die Einrichtung neuer Telegraphenanstalten hat sich in Anlehnung an die bestehenden Postanstalten leichter, schneller und mit verhältnißmäßig geringen Kosten ausführen lassen. Eine weitere Ermäßigung der Einrichtungskosten und damit die Möglichkeit, auch unbedeutenderen Orten die Wohlthat der telegraphischen Korrespondenz zuzuwenden, ist aus der Verwerthung des Fernsprechers für den Nachrichtenverkehr hervorgegangen.

Personalverhältnisse.

Auf die Personalverhältnisse hat die Anfangs 1876 erfolgte Verschmelzung des Telegraphenwesens mit der Postverwaltung wesentlichen Einfluß geübt. Das

Digitized by Google

auf diesem Gebiete erstrebte Ziel: die Lage der Telegraphenbeamten, namentlich derjenigen in den unteren Dienststellen, günstiger zu gestalten, ist erreicht worden.

Sodann hat die Anlehnung der Telegraphie an das mit einem zahlreichen Personal ausgestattete Postwesen eine größere Beweglichkeit in die Beamtenverhältnisse und eine bessere Verwerthung der Arbeitskräfte ermöglicht, so daß gegenwärtig die Beamtenzahl überall mit dem durchschnittlichen Verkehrsumfange in Uebereinstimmung gebracht worden ist. Die zu Zeiten stärkeren Verkehrs erforderlichen Aushülfen werden aus den jüngeren, noch nicht zur Anstellung gelangten Postbeamten gewährt. Zur Zeit ist bereits mehr als die Hälfte aller Postbeamten im Telegraphenbetriebsdienste mit verwendbar. Andererseits sind, soweit ein Bedürfniß dazu hervortrat, auch Telegraphenbeamte für den Postdienst ausgebildet und in demselben in Beschäftigung gesetzt worden.

Eine weitere Ersparniß an Beamtenkräften hat die Aufhebung der besonderen Bezirks-Verwaltungsbehörden der Telegraphie zur Folge gehabt.

Das Gesammtpersonal umfaßte

1876..... 60 330 Personen,
1877..... 61 148 „
1878..... 62 060 „ ;

nämlich:

	1876.	1877.	1878.
Beamte (einschl. der Posthalter, welche zugleich Vorsteher von Postanstalten sind).	22 680	23 140	23 769
Unterbeamte	31 078	31 665	32 259
Posthalter (ausschl. derjenigen, welche zugleich Vorsteher von Postanstalten sind).	1 152	1 110	1 074
Postillone	5 420	5 233	4 958
Im Bahnpostdienste waren beschäftigt:			
Beamte	1 252	1 238	1 180
Unterbeamte	1 410	1 431	1 470
Bei selbstständigen Telegraphenämtern waren beschäftigt:			
Beamte	2 835	2 229	2 267
Unterbeamte	764	542	557.

Die nach Allerhöchster Bestimmung invaliden Offizieren vorbehaltenen 132 Postämter waren sämmtlich mit derartigen Anwärtern besetzt.

Als Posteleven sind während des dreijährigen Zeitraums 534 junge Männer eingetreten, bis auf 14 sämmtlich Abiturienten von Gymnasien bz. Realschulen I. Ordnung. Die Eleven werden für beide Dienstzweige — Post und Telegraphie — gleichmäßig ausgebildet, damit sie demnächst im späteren Verlauf ihrer Dienstzeit je nach ihren Anlagen und Neigungen, sowie nach dem dienstlichen Bedürfnisse entweder vorzugsweise im Postdienst oder im Telegraphendienst verwendet werden können.

Die zur Erreichung oberer Dienststellen erforderliche (zweite) Prüfung haben in der Zeit vom 1. Januar 1876 bis Ende März 1879 bestanden:

99 Postbeamte und
16 Telegraphenbeamte.

Digitized by Google

Zum Eintritt als Postgehülfe hat sich mit Rücksicht auf die günstigeren Aussichten, welche sich dieser Klasse von Anwärtern in Folge der besseren Besoldung der Postverwalter und Postassistenten, sowie in Folge der Einrichtung der Ober-Assistentenstellen darbieten, eine weit über das Bedürfniß hinausgehende Zahl von Bewerbern gemeldet. Dadurch ist eine besondere Auswahl unter den Kräften möglich geworden. Die Zahl der angenommenen Postgehülfen beträgt 1883.

Die Bestrebungen der Verwaltung zur Förderung der geistigen Ausbildung der Beamten haben auch in den letzten drei Jahren lebhaften Fortgang genommen. Die Amtsbücherssammlungen der Ober-Postdirectionen sind nicht allein fortgesetzt erweitert, sondern auch den Unterbeamten zugänglich gemacht worden. Die letztere Maßnahme hat namentlich den Zweck verfolgt, Geschmack und Neigung der Unterbeamten von verwerflichem Lesestoff abzuwenden und ihnen gediegene, insbesondere belehrende Lektüre zuzuführen.

Das seit 1873 in Form von Beiheften zum Postamtsblatt erscheinende »Postarchiv« wurde vom 1. Januar 1876 ab zum »Archiv für Post und Telegraphie« erweitert und enthält seit jener Zeit, neben den auf das Postwesen und die Verkehrswissenschaften im Allgemeinen bezüglichen Mittheilungen, eingehendere Aufsätze über die Telegraphie und ihre Hülfswissenschaften.

In dem Zeitraum von 1876 bis 1878 hat das Archiv für Post und Telegraphie 382 größere und 330 kleinere Aufsätze veröffentlicht, welche zum Theil durch Wiederabdruck in hervorragenden Zeitungen und wissenschaftlichen Blättern eine weitere Verbreitung erlangt haben.

Da sich das Bedürfniß geltend gemacht hat, denjenigen Post- und Telegraphenbeamten, welchen nach Maßgabe der bestehenden Vorschriften die Laufbahn für den höheren Verwaltungsdienst und die Ablegung der höheren Prüfung freisteht, die Erwerbung der hierzu erforderlichen erweiterten Ausbildung zu erleichtern, die Errichtung einer höheren Fach-Lehranstalt für das Post- und Telegraphenwesen aber bis jetzt noch nicht angänglich war: so ist zunächst in Berlin dafür Sorge getragen worden, den betheiligten Beamten den Besuch besonderer akademischer Vorträge über staats- und fachwissenschaftliche Disziplinen zu ermöglichen.

Diese Vorträge, mit welchen im Januar 1878 begonnen worden ist, finden in den Wintermonaten an einigen Tagen der Woche in geeigneten Abendstunden statt und sind bisher meist von Mitgliedern der obersten Post- und Telegraphenverwaltung abgehalten worden. Die Betheiligung an den Vorträgen ist, obwohl durchaus freiwilliger Natur, fortdauernd eine sehr rege und steigert sich bis zu einer Zuhörerschaft von 300 Personen und darüber, deren Unterbringung erfreulicher Weise in den im neuen Postgebäude (Oranienburger- und Artilleriestraße) vorhandenen Lehrräumen ermöglicht werden konnte. Im Laufe des Jahres 1878 sind Vorträge über die Grundzüge der Deutschen Reichsverfassung, über die Grundzüge des Preußischen Staatsrechts, über Post- und Telegraphenrecht, über die Haftpflicht der Post und Telegraphie, über die Entwickelung der Telegraphie, sowie über den Handel und seine wesentlichsten Hülfsmittel gehalten worden. Die Vorträge in den Monaten Januar bis Ende März 1879 umfaßten: die Vertragsbeziehungen der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung zum Auslande, ferner die unterirdische Telegraphie, endlich Pferdekunde.

Außerdem sind in allen Ober-Postdirectionsbezirken regelmäßige Unter-

Digitized by Google

richtskurse für Posteleven mit bestem Erfolge abgehalten worden. An denselben haben durchschnittlich in jedem Jahre 639 Posteleven Theil genommen.

Die im Jahre 1859 begründete Telegraphenschule, in welcher sämmtliche, der Telegraphenbeamten-Laufbahn sich widmende Personen nicht nur in den theoretischen Kenntnissen Unterricht erhielten, sondern auch für den Telegraphendienst praktisch ausgebildet wurden, mußte mit Eintritt der Ausdehnung des Preußischen Telegraphen-Verwaltungsgebietes über sämmtliche, den Norddeutschen Bund bildende Staaten anderweitig eingerichtet werden. Es war nicht mehr ausführbar, die in Folge der ebengenannten räumlichen Erweiterung in vermehrter Zahl bei der Telegraphenverwaltung neu eintretenden Anwärter behufs ihrer Ausbildung zur Telegraphenschule nach Berlin heranzuziehen. Diese erste Ausbildung mußte vielmehr den einzelnen Bezirksverwaltungen übertragen werden. Gleichzeitig wurde die Telegraphenschule zwar beibehalten, der Unterricht im praktischen Telegraphiren jedoch aus dem Lehrplan gestrichen. Dafür wurde aber die Grenze für die der Telegraphie zu Grunde liegenden wissenschaftlichen Gegenstände nicht unerheblich erweitert, und es wurden nur solche Beamte zum Besuche der Telegraphenschule zugelassen, welche bereits längere Zeit im praktischen Dienste thätig gewesen waren und von denen vorausgesetzt werden konnte, daß sie die Prüfung zum Telegraphensekretär nach regelmäßigem Besuch der Schule ablegen würden.

In neuester Zeit hat sich, namentlich in Folge der Fortschritte auf dem wissenschaftlichen Gebiete der Telegraphie, die Nothwendigkeit herausgestellt, hauptsächlich den nach dem Grade ihrer sonstigen Kenntnisse und Fähigkeiten für die höheren Stellen in der Telegraphenverwaltung geeigneten Beamten die denselben bisher mangelnde Gelegenheit zur Erwerbung gründlicher theoretischer Fachkenntnisse zu geben. Deshalb ist der Anfang damit gemacht worden, zum Besuche der Telegraphenschule eine beschränkte Anzahl solcher Beamten zuzulassen, welche nicht nur eine genügende wissenschaftliche Vorbildung besitzen, sondern welche auch ihrem ganzen dienstlichen Verhalten nach zu der Erwartung berechtigen, daß sie den Vorträgen an der Telegraphenschule mit Nutzen folgen und zur Bekleidung höherer Stellen in der Verwaltung sich eignen werden. Dementsprechend ist auch der Lehrplan namentlich dahin erweitert worden, daß neben dem Unterricht in der Telegraphentechnik, im Telegraphenbau und in den eigentlichen Hülfswissenschaften der Telegraphie, Physik und Chemie, Unterricht in der Mathematik und in der Finanzwirthschaftslehre ertheilt wird. Die Dauer des jährlich einmal abzuhaltenden Unterrichtskursus, welche bisher 3 Monate betrug, soll zur Erzielung einer ausreichend gründlichen Ausbildung auf 6 Monate mit wöchentlich 24 Unterrichtsstunden erweitert werden.

In gleichem Maße, wie die geistige Ausbildung der Beamten, ist seitens der Verwaltung das körperliche Wohlbefinden und die wirthschaftliche Lage der Beamten gefördert worden.

Die seit 1873 eingeführte Gewährung von Erholungsurlaub wurde auf die Telegraphenbeamten ausgedehnt und hat sich auch weiter als eine nicht nur für die Beamten, sondern auch für die Verwaltung förderliche Maßregel bewährt. Im Sommer des Jahres 1878 sind innerhalb des Reichspostgebiets 9277 Beamte auf den Gesammtzeitraum von 17 760 Wochen zur Erholung beurlaubt gewesen.

Das Institut der Vertrauensärzte, welche ihre Fürsorge nunmehr auch auf die Telegraphenbeamten ausdehnen, hat sich dauernd bewährt und, zunächst

Digitized by Google

für Berlin, eine Erweiterung insofern erfahren, als vier Aerzte, jeder für einen besonders abgegrenzten Bezirk, angenommen worden sind, welchen die weitergehende Verpflichtung auferlegt worden ist, den sämmtlichen Post- und Telegraphen-Unterbeamten in Krankheitsfällen unentgeltlich ärztlichen Beistand zu leisten.

Die Ausdehnung dieser Einrichtung auf größere Orte in anderen Landestheilen unterliegt noch der Erwägung.

Die Spar- und Vorschußvereine für Angehörige der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung haben durch die vom 1. Januar 1876 ab erfolgte Ausdehnung der früheren Post-Spar- und Vorschußvereine auf die Beamten und Unterbeamten der Telegraphie, sowie durch die fortdauernde Erweiterung ihres Wirkungskreises einen hervorragenden Aufschwung genommen und liefern immer deutlicher den Beweis, daß mit ihrer Einrichtung einem entschiedenen Bedürfnisse Abhülfe gewährt worden ist.

Am Schlusse des Jahres 1875 hatten betragen:

	die Mitgliederzahl	die Summe der Jahresbeiträge Mark	das Gesammtguthaben der Mitglieder Mark	das gesammte Vereinsvermögen Mark
	20 849	904 482	2 116 683	2 141 249.
Diesen Zahlen standen gegenüber am Schlusse des Jahres 1878:	30 401	1 445 188	4 550 624	4 624 942.
Mithin ein Mehr von:	9 552	540 706	2 433 941	2 483 693.

An Vorschüssen an Vereinsmitglieder wurden gewährt:

im Jahre 1876 in 14 448 Fällen zusammen 1 883 355 Mark,
» » 1877 » 16 778 » » 2 294 385 »
» » 1878 » 17 678 » » 2 756 751 »

An Zinsen und Gewinnantheilen der Mitglieder sind aufgekommen:

im Jahre 1876..... zusammen 149 842 Mark,
» » 1877..... » 193 981 »
» » 1878..... » 234 911 »

Dem Reservefonds wurden überwiesen:

im Jahre 1876..... zusammen 11 017 Mark,
» » 1877..... » 14 329 »
» » 1878..... » 21 013 »

wodurch der Gesammt-Reservefonds bei sämmtlichen Vereinen am Schlusse des Jahres 1878 auf den Betrag von 64 451 Mark erhöht worden ist.

Die fortschreitende Ausdehnung des Wirkungskreises der Vereine und insbesondere das erhebliche Anwachsen der Vermögensbestände legten den Gedanken nahe, den Vereinen eine erweiterte rechtliche Grundlage zu schaffen, um denselben in den aus der Verwaltung und Anlegung so erheblicher Kapitalbestände sich ergebenden Rechtsbeziehungen die nöthige Selbstständigkeit und Beweglichkeit zu sichern. Gegen Ende des Jahres 1878 wurden deshalb Schritte eingeleitet, um für die Vereine die Rechte der juristischen Persönlichkeit zu erwerben. Bei einer Anzahl von Vereinen gelang dies noch vor Ablauf des Etatsjahres 1878/79; bei den übrigen ist die Erlangung jenes Rechtes binnen Kurzem zu erwarten.

Den Vereinen wird hierdurch unter Anderem die Möglichkeit geboten, die zu

Digitized by Google

Vorschüssen und zum laufenden Geschäftsbetriebe nicht erforderlichen Kapitalien auf Hypotheken auszuleihen, während sie bisher meist in zinstragenden Werthpapieren angelegt werden mußten, welche nicht nur geringere Erträge lieferten, sondern auch Kursschwankungen unterworfen waren.

Die Kaiser Wilhelm-Stiftung für die Angehörigen der Reichs-Postverwaltung ist aus Anlaß der Wiedervereinigung des Telegraphenwesens mit der Postverwaltung durch Reichsgesetz vom 4. März 1876 auf die Angehörigen der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung ausgedehnt worden. Zugleich ist durch Allerhöchste Ordre von demselben Tage genehmigt worden, daß das Vermögen des bei der Telegraphenverwaltung vorhanden gewesenen »Privat-Unterstützungsfonds« mit dem Kapitalvermögen der Kaiser Wilhelm-Stiftung für die Angehörigen der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung vereinigt wurde.

Durch den Hinzutritt jenes Fonds im Betrage von 27 600 Mark, sowie durch mehrfache Geschenke und Zuwendungen ist das Vermögen der Stiftung bis Ende März 1879 auf 407 900 Mark gebracht worden.

In dem Zeitraum vom 1. Januar 1876 bis 31. März 1879 sind aus den Einkünften der Stiftung gewährt worden:

An Reisestipendien für zusammen 11 Beamte 7200 Mark, an Studien- ꝛc. Stipendien für Angehörige von Beamten und Unterbeamten in 59 Fällen zusammen 9880 Mark, zur Begründung von Freistellen in Erziehungs- und Versorgungsanstalten 300 Mark, an Unterstützungen für Beamte und Unterbeamte und deren Hinterbliebene in 554 Fällen zusammen 43 758 Mark.

Der Post-Armen- und Unterstützungsfonds hat sein Kapitalvermögen bis zum Schlusse des Etatsjahres 1878/79 auf 923 142 Mark 76 Pf. erhöht. Aus diesem Fonds, an dessen Wohlthaten jetzt auch die Angehörigen der Telegraphenverwaltung theilnehmen, wurden im Etatsjahre 1878/79 11 294 Personen unterstützt.

Die Vortheile der durch die Mitwirkung der Verwaltung und durch theilweise Zuschüsse seitens derselben erleichterten Lebensversicherungen sind, in gleicher Weise wie bisher den Postbeamten und Unterbeamten, vom Jahre 1876 ab auch den Angehörigen der Telegraphenverwaltung zugänglich gemacht worden.

Die Zahl der durch Vermittelung der Postversicherungs-Kommission abgeschlossenen Lebensversicherungen von Unterbeamten der Post- und Telegraphenverwaltung, für welche ein Zuschuß von 17 Prozent der tarifmäßigen Prämien aus den Mitteln der Verwaltung gewährt wird, belief sich Ende März 1879 auf 2606 Versicherungen mit einer Versicherungssumme von 2 880 700 Mark; gegenüber dem Stande vom letzten Dezember 1875, nämlich:

2174 Versicherungen mit einer Versicherungssumme von 2 361 300 Mark, ergiebt sich mithin ein Zuwachs von

432 Versicherungen mit zusammen 519 400 Mark.

Die Zahl der Lebensversicherungen, welche auf Grund der von der Postverwaltung seit dem Jahre 1871 mit mehreren Lebensversicherungsanstalten vereinbarten Verträge (ohne Zuschuß aus Post- und Telegraphenfonds) von Beamten und Unterbeamten abgeschlossen worden sind, betrug Ende März 1879

4528 Versicherungen mit einer Versicherungssumme von 14 266 541 Mark, dagegen Ende Dezember 1875:

Digitized by Google

2876 Versicherungen mit einer Versicherungssumme von 8 838 362 Mark, mithin gegen den Stand vom 1. Januar 1876 mehr:

1652 Versicherungen mit einer Versicherungssumme von 5 428 179 Mark.

Die Gesammtzahl der unter Mitwirkung der Post- und Telegraphenverwaltung abgeschlossenen Lebensversicherungen von Beamten und Unterbeamten betrug somit Ende März 1879

7134 Versicherungen mit einer Versicherungssumme von 17 147 241 Mark;

und es ergiebt sich gegen den Stand von Ende 1875 mit

5050 Versicherungen im Gesammtbetrage von 11 199 622 Mark in dem Zeitraum von 3¼ Jahren der erhebliche Zuwachs von

2084 Versicherungen mit einer Gesammtversicherungssumme von 5 947 579 Mark.

Soweit Erfahrungen vorliegen, haben die zur Auszahlung gekommenen Versicherungskapitalien trotz ihres in der Regel nur mäßigen Umfanges in vielen Fällen das Loos der Hinterbliebenen erheblich verbessert, nicht selten sogar nachhaltig günstiger gestaltet.

Erfahrungen dieser Art befestigen bei der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung die Ueberzeugung, daß die fortgesetzten Bemühungen, welche sie seit mehr als einem Jahrzehnt auf die Ausbreitung der Lebensversicherungen unter ihrem Personal verwendet, nicht fruchtlos gewesen sind, und daß durch die weitere Förderung dieses wirksamen Mittels noch reiche Quellen für die Hebung der wirthschaftlichen und sittlichen Lage ihrer Angehörigen sich erschließen lassen werden.

Schon auf Grund der gegenwärtigen Erfahrungen darf behauptet werden, daß durch die Ausbreitung und Erleichterung der Lebensversicherung unter dem Personal der Post- und Telegraphenverwaltung die Uebelstände verringert werden, welche sich aus dem Mangel einer gesetzlich geregelten Fürsorge für die Hinterbliebenen der Reichsbeamten ergeben. Dennoch treten diese Uebelstände in immer fühlbarerer Weise hervor; und es ist dringend zu wünschen, daß die seit dem Jahre 1872 angeregte Angelegenheit zu einem baldigen, das Schicksal der Familien der Reichsbeamten sicherstellenden Abschlusse gelange.

Die Lieferung der Dienstkleidung für die Landbriefträger und die übrigen Klassen von Post- und Telegraphen-Unterbeamten hat auf einheitlicher Grundlage neu geregelt werden können, nachdem es thunlich gewesen war, im Etat die erforderlichen Mittel auszubringen, um den sämmtlichen vollbeschäftigten, in etatsmäßigen Stellen befindlichen Unterbeamten zu den Kosten ihrer Dienstkleidung aus der Postkasse einen Zuschuß von jährlich 30 Mark zu gewähren.

Außer den in etatsmäßigen Stellen befindlichen Unterbeamten werden auch die ständigen Hülfsunterbeamten, sowie die Vorsteher von Verkehrsanstalten im Interesse ihrer Privatunterbeamten zur Theilnahme an den Kleiderkassen zugelassen. Dieselben erhalten die erforderliche Dienstkleidung zu denselben vertragsmäßigen Preisen, für welche die Unternehmer die Dienstkleidung für die übrigen Mitglieder der Kleiderkasse zu liefern haben; auch wird den betreffenden Unterbeamten die Erleichterung gewährt, daß sie die Kosten für die im Laufe eines Jahres zu entnehmende Dienstkleidung in monatlichen Theilbeträgen entrichten können.

Digitized by Google

92. Die Ergebnisse der internationalen Telegraphenkonferenz in London.

II.

Von geringerer Bedeutung, als die in Bezug auf die Umgestaltung des Tarifwesens erzielten Ergebnisse, sind die den administrativen und technischen Theil des internationalen Telegraphendienstes betreffenden reglementarischen Abänderungen. Indessen hat die Londoner Konferenz auch in dieser Beziehung Entscheidungen getroffen, welche fast durchweg Erleichterungen des internationalen telegraphischen Verkehrs, zu Gunsten des Publikums sowohl wie der Verwaltungen, zur Folge haben werden. — In der nachfolgenden Darstellung sollen, unter Anlehnung an die Reihenfolge der einzelnen Reglementsabschnitte, die wesentlichsten Punkte hervorgehoben werden, bezüglich deren nach Maßgabe der Londoner Konferenzbeschlüsse eine Aenderung in den bisherigen Bestimmungen eingetreten ist.

Die Festsetzungen, betreffend die Anlage, Unterhaltung und Benutzung der internationalen Telegraphenleitungen (Abschnitt 1), sind im Wesentlichen unverändert geblieben. Ebenso sind die den Abschnitt 2 bildenden allgemeinen Vorschriften für die telegraphische Korrespondenz unverändert in das neue Reglement übergegangen, da dieser Abschnitt sich lediglich auf die wörtliche Wiedergabe der bezüglichen Festsetzungen des internationalen Vertrages beschränkt.

Wesentliche Abänderungen hat dagegen der die Abfassung und Aufgabe der Telegramme behandelnde Abschnitt 3 erfahren. Zunächst kam es darauf an, den Bestimmungen bezüglich der Abfassung von Telegrammen in geheimer Sprache (langage secret), welche in letzter Zeit, namentlich im Verkehr mit den außereuropäischen Ländern, mehr und mehr Anwendung gefunden hat, und von welcher nach allgemeiner Einführung des Worttarifs voraussichtlich auch im europäischen Verkehr umfassenderer Gebrauch gemacht werden wird, eine präzisere Form zu geben. Nach dem Wortlaut des Petersburger Reglements sind nämlich die chiffrirten Telegramme, sowie diejenigen in verabredeter Sprache als Unterabtheilungen der in geheimer Sprache abgefaßten Telegramme anzusehen, obschon für Telegramme in verabredeter und solche in chiffrirter Sprache ganz verschiedene Bestimmungen in Anwendung kommen. Beispielsweise werden bei Telegrammen in chiffrirter Sprache je 5 (im außereuropäischen Verkehr künftighin je 3) Buchstaben bz. Ziffern für ein Wort gezählt, während bei Anwendung der verabredeten Sprache ein Wort im außereuropäischen Verkehr 10, und im europäischen Verkehr sogar 15 Buchstaben umfassen darf; ferner sind die Telegramme der ersteren Gattung der bezahlten Vergleichung und in Folge dessen einem Taxzuschlag von 50 Prozent unterworfen, wogegen die Telegramme in verabredeter Sprache ebenso wie die in offener, d. h. in allgemein verständlicher Sprache abgefaßten Telegramme behandelt werden. Mit Rücksicht hierauf erschien es nothwendig, diese Unterschiede durch Abänderungen der bisherigen Fassung des Reglements schärfer hervorzuheben. Nach den neuen Festsetzungen kann die Abfassung der Telegramme erfolgen entweder

a) in offener Sprache (langage clair), oder
b) in verabredeter Sprache (langage convenu), oder endlich
c) in chiffrirter Sprache (langage chiffré).

Digitized by Google

Die in offener Sprache abgefaßten Telegramme müssen in irgend einer der auf den Gebieten der Vertrag schließenden Staaten gebräuchlichen Sprachen, oder in lateinischer Sprache, einen allgemein verständlichen Sinn haben. Jede Verwaltung bezeichnet von den innerhalb ihres Bereiches gebräuchlichen Sprachen diejenigen, welche sie für die internationale telegraphische Korrespondenz für geeignet erachtet.

Unter verabredeter Sprache versteht man die Anwendung von Wörtern, von denen zwar jedes für sich eine sprachliche Bedeutung hat, deren Zusammensetzung aber für den Uneingeweihten keinen verständlichen Sinn ergiebt. Zur Abfassung derartiger Telegramme dürfen künftighin nur solche Wörter verwendet werden, welche den für die internationale Korrespondenz in verabredeter Sprache zugelassenen Wörterbüchern (vocabulaires, codes) entnommen sind. Die Zusammensetzung dieser Wörterbücher ist verschieden, je nachdem es sich um den europäischen oder außereuropäischen Verkehr handelt. Im europäischen Verkehr dürfen Telegramme in verabredeter Sprache sich nur aus Wörtern zusammensetzen, welche einer und derselben der für Telegramme in offener Sprache zugelassenen Sprachen (s. o.) angehören; im außereuropäischen Verkehr müssen die Wörter der deutschen, englischen, spanischen, französischen, italienischen, niederländischen, portugiesischen oder lateinischen Sprache entlehnt sein, indeß darf ein Telegramm auch aus Wörtern der sämmtlichen vorgenannten Sprachen bestehen. Die Aufnahme von Eigennamen bei Zusammensetzung der Wörterbücher ist, da eben nur allgemein verständliche Wörter verwendet werden sollen, nicht gestattet; Eigennamen können daher bei Telegrammen in verabredeter Sprache nur in ihrer wirklichen Bedeutung angewandt werden. Die Aufgabetelegraphenanstalten sind befugt, durch Einsicht der Wörterbücher sich davon zu überzeugen, ob die Abfassung der fraglichen Telegramme den gegebenen Vorschriften entspricht.

Als Telegramme in chiffrirter Sprache werden endlich angesehen:

1. Telegramme, deren Text aus verabredeten Ziffern oder Buchstaben gebildet ist, oder
2. Telegramme, welche Reihen bz. Gruppen von Ziffern oder Buchstaben enthalten, deren Bedeutung für die Telegraphenanstalten unverständlich ist, oder in denen Worte, Namen oder Buchstabenzusammenstellungen vorkommen, welche den für Telegramme in offener Sprache geltenden Vorschriften nicht entsprechen.

Die bisherige Bestimmung, nach welcher der Text der geheimen Privattelegramme entweder ganz in geheimer, oder zum Theil in geheimer, zum Theil in verständlicher Sprache abgefaßt sein kann, und welche gleichzeitig festsetzt, daß der geheime Text entweder ausschließlich aus Buchstaben oder ausschließlich aus arabischen Ziffern bestehen soll, ist in dem neuen Reglement durch Weglassung des Wortes »Privat« auf alle in geheimer Sprache abgefaßten Telegramme ausgedehnt worden. Auf die Staatstelegramme wird sich indeß, wie auch in der Konferenz betont wurde, diese Bestimmung nicht erstrecken können, da am Schlusse des Abschnitts 7 ausdrücklich ausgesprochen ist, daß die Beförderung der Staatstelegramme anstandslos zu erfolgen und eine Kontrolle über dieselben seitens der Telegraphenanstalten nicht stattzufinden habe.

Im Weiteren haben die Vorschriften, betreffend die dem Aufgeber eines Telegramms freistehende Beglaubigung der Unterschrift, einige Abänderungen erlitten. Die Vorschrift, wonach jede Verwaltung die zu derartigen Unterschrifts-

Digitized by Google

beglaubigungen befugten Beamten bz. Behörden zu bezeichnen hat, ist in Wegfall gekommen; danach wird fernerhin lediglich dem Absender überlassen sein, sich zum Zwecke der Beglaubigung der Unterschrift an eine beliebige hierzu kompetente Behörde zu wenden. Daß eine Beglaubigung der Unterschrift stattgefunden habe, wird bei der Uebermittelung des Telegramms entweder genau nach dem Wortlaute des Beglaubigungsvermerkes oder, sofern der Absender es wünscht, mittels der kurzen Formel: »Unterschrift beglaubigt durch .....« zum Ausdruck gebracht. Die Prüfung seitens der Aufgabeanstalt hat sich, wenn derselben die Unterschrift nicht etwa bekannt ist, fortan nur darauf zu erstrecken, ob dem Beglaubigungsvermerke das Siegel oder der Stempel der bescheinigenden Behörde beigedruckt ist.

Die in Bezug auf das Tarifwesen, von welchem der Abschnitt 4 des Reglements handelt, von der Londoner Konferenz gefaßten Beschlüsse sind bereits in Nr. 21 des Archivs für Post und Telegraphie besprochen worden. Als unter diesen Abschnitt gehörig, sei hier nur noch des Wegfalls der gebührenpflichtigen Diensttelegramme (télégrammes de service taxés) Erwähnung gethan. Diese Gattung von Telegrammen hatte der in der Praxis hervorgetretenen Mißstände wegen den Mitgliedern der Konferenz zu einer großen Anzahl von Abänderungsvorschlägen Veranlassung gegeben. Nach längeren hieran sich knüpfenden Debatten wurde endlich die gänzliche Abschaffung der gedachten Telegramme beschlossen. Es werden demzufolge künftighin alle berichtigenden oder ergänzenden Telegramme, überhaupt alle aus Anlaß eines beförderten oder in der Beförderung begriffenen Telegrammes erfolgenden telegraphischen Mittheilungen, gleichviel ob dieselben zwischen dem Empfänger und dem Absender des Ursprungstelegramms, oder zwischen einem von Beiden und einer Telegraphenanstalt ausgewechselt werden, lediglich als Privattelegramme behandelt werden, für welche die allgemein vorgeschriebenen Gebühren zu entrichten sind. Letztere werden indeß, sofern sich ergiebt, daß zur Absendung des Berichtigungs- oder Ergänzungstelegramms ein dienstliches Versehen die Veranlassung geboten hat, dem Absender erstattet. Nach den zur Zeit gültigen Bestimmungen ist in solchen Fällen die Gebührenerstattung bekanntlich nur dann zulässig, wenn für das Ursprungstelegramm die Vergleichung bezahlt worden war. Durch die erwähnte Abänderung des Reglements ist sonach den Korrespondenten ein finanzieller Vortheil keineswegs entzogen; im Gegentheil stellt sich für das Publikum das Verhältniß künftighin insofern günstiger, als auch bei gewöhnlichen Telegrammen die für Berichtigungs- 2c. Telegramme gezahlten Gebühren zur Erstattung gelangen dürfen. Andererseits sind aber die Telegraphenanstalten für die Folge der Verpflichtung zur Uebernahme von Vermittelungen enthoben, welche seither erfahrungsmäßig zu allerhand Mißverständnissen und Beschwerden Anlaß gegeben haben.

In dem die Wortzählung behandelnden Abschnitt 5 des Reglements haben in erster Linie die Bestimmungen über die dem Sprachgebrauche zuwiderlaufenden Wortbildungen und Wortzusammenziehungen eine wesentliche Abänderung erfahren. Das Petersburger Reglement bestimmte, daß in zweifelhaften Fällen die von dem Absender angewandte Schreibweise als für die Taxirung maßgebend angesehen werden solle. Diese Bestimmung hat nach den inzwischen gemachten Erfahrungen zu mancherlei Mißbräuchen seitens des Publikums geführt. Nach der Fassung des neuen Reglements, in welchem der bezügliche Passus in Wegfall gekommen ist, hat nunmehr in zweifelhaften Fällen lediglich die Aufgabeverwaltung bz. die Aufgabetelegraphenanstalt die Entscheidung zu treffen.

Digitized by Google

Die bisherige Festsetzung, wonach Städtenamen, sowie Eigennamen, Titel und Eigenschaftsbezeichnungen von Personen, ferner die Namen von Ortschaften, Plätzen, Boulevards ꝛc. zu einem Worte vereinigt werden dürfen, ist aufrecht erhalten, gleichzeitig aber zur weiteren Erleichterung der telegraphischen Korrespondenz bestimmt worden, daß eine solche Zusammenziehung auch bei den in lauter Buchstaben geschriebenen Zahlen für zulässig erachtet werden solle. Es werden demgemäß in Buchstaben ausgedrückte, in einem Worte geschriebene Zahlen, auch wenn diese Zusammenziehung dem Schriftgebrauche nicht entspricht, wie zum Beispiel troiscentdix, fortythree u. s. w., nur als ein Wort gezählt werden, vorausgesetzt, daß die allgemein vorgeschriebene Grenze bezüglich der Anzahl der Buchstaben nicht überschritten wird. Auf diese Weise ist die bisherige Verschiedenheit in der Taxirung der in Buchstaben geschriebenen Zahlen, je nachdem es sich um Sprachen handelt, welche die Schreibweise in einem Worte zulassen (wie die deutsche und italienische) oder nicht (wie die englische und französische Sprache), ausgeglichen worden.

Was die in Ziffern geschriebenen Zahlen betrifft, so ist die bisherige Vorschrift, nach welcher diese Zahlen für so viele Wörter zu zählen sind, als sie Gruppen von je 5 Ziffern enthalten, für die europäische Korrespondenz beibehalten worden; dagegen soll künftighin im außereuropäischen Verkehr in diesem Falle bei Ermittelung der Wortzahl der Divisor 3, anstatt des Divisors 5, Anwendung finden. Zunächst liegt hierin allerdings eine Vertheuerung der Gebühren für die außereuropäische Korrespondenz; der dem Publikum hieraus scheinbar erwachsende Nachtheil wird indeß dadurch wieder aufgewogen, daß künftighin für die ganz oder theilweise in Ziffern oder geheimen Buchstaben geschriebenen Telegramme die zur Zeit vorgeschriebene bezahlte Vergleichung in Wegfall kommt. Die letztere Maßregel erschien insofern nothwendig, als es bisher für die Aufgabeanstalten in vielen Fällen unmöglich war, zu unterscheiden, was in dem Texte der Telegramme als gewöhnliche Zahl oder als einen geheimen Sinn enthaltende Zifferngruppe anzusehen sei, und es unter solchen Umständen zweifelhaft blieb, ob die Vergleichungsgebühr zu erheben sei oder nicht. Diesem Uebelstande ist durch die Aufhebung der früheren Vorschrift abgeholfen und es ist hiermit zugleich dem Publikum der Vortheil geboten worden, künftighin Telegramme wegen einer oder mehrerer darin enthaltenen Chiffergruppen einem Gebührenzuschlage von 50 Prozent nicht mehr unterworfen zu sehen.

Am Schlusse des Abschnitts 5 ist in Bezug auf die für Telegramme in verabredeter Sprache zu erhebende Gebühr die ausdrückliche Bestimmung — welche der Text des alten Reglements vermissen ließ — aufgenommen worden, daß die Taxirung lediglich nach den für Telegramme in offener Sprache in Anwendung kommenden Grundsätzen zu erfolgen habe.

Der 6. Abschnitt, betreffend die Gebührenerhebung, hat keinerlei Abänderungen erfahren; ebenso sind in dem von der Uebermittelung der Telegramme handelnden Abschnitt 7 nennenswerthe Aenderungen nicht eingetreten.

In Bezug auf die Zustellung der Telegramme (Abschnitt 8) verdient die neu aufgenommene Bestimmung erwähnt zu werden, wonach der Absender eines Telegramms verlangen kann, daß letzteres dem Empfänger unverschlossen behändigt werde. Dieses Verfahren, welches durch das Petersburger Reglement nur für die sogenannten Telegrammnotizen (avis télégraphiques) nachgegeben war, ist im inneren Verkehr einzelner Länder, namentlich in Deutschland und Niederland, bereits seit längerer Zeit allgemein gestattet und erfreut sich daselbst einer günstigen

Digitized by Google

Aufnahme seitens des Publikums. Mit Rücksicht hierauf erschien es zweckmäßig, auch für den internationalen Verkehr eine gleiche Bestimmung durch das Reglement vorzusehen; die Anwendung der letzteren ist indeß für die einzelnen Staaten zunächst nur eine fakultative.

Die für die Behandlung der unbestellbaren Telegramme gegenwärtig geltenden Vorschriften sind wesentlich abgeändert worden. Das Verfahren gestaltet sich in Zukunft, wie folgt: Wenn ein Telegramm dem Empfänger nicht zugestellt werden kann, so setzt die Bestimmungstelegraphenanstalt hiervon die Aufgabeanstalt mittels einer kurzen Dienstnotiz in Kenntniß. Die Aufgabeanstalt prüft die Richtigkeit der Adresse und berichtigt diese sofort, wenn eine Verstümmelung vorliegen sollte. Ist letzteres aber nicht der Fall, so wird dem Absender des unbestellbar gemeldeten Telegramms von dem Inhalte der Dienstmeldung mit thunlichster Beschleunigung Kenntniß gegeben.

Den einzelnen Verwaltungen bleibt überlassen, für diese Mittheilung eine besondere Gebühr zu erheben, welche indeß den Betrag von ½ Franken nicht übersteigen darf. Der Absender kann durch ein der Gebührenzahlung unterliegendes Telegramm die Berichtigung, Vervollständigung oder Bestätigung der ursprünglichen Adresse bewirken.

Von den im Abschnitt 9 behandelten besonderen Telegrammen sind nach den Beschlüssen der Londoner Konferenz die Telegrammnotizen (avis télégraphiques), sowie die rekommandirten Telegramme in Wegfall gekommen. Von der letzteren Telegrammgattung, welche übrigens nach den Petersburger Festsetzungen nur fakultativ zugelassen war, ist seitens des Publikums in so äußerst seltenen Fällen Gebrauch gemacht worden, daß die Aufhebung der bezüglichen Bestimmung ebenso unbedenklich wie gerechtfertigt erschien. Die Beseitigung der Avis télégraphiques war hingegen durch die allgemeine Einführung des Worttarifs geboten. Die Zahl der verschiedenen Gattungen von besonderen Telegrammen hat sich in Folge dessen von 10 auf 8 ermäßigt; es werden demnächst unter dieser Bezeichnung nur noch bestehen bleiben: dringende Telegramme, Telegramme mit bezahlter Antwort, zu vergleichende Telegramme, Empfangsanzeigen, nachzusendende Telegramme, zu vervielfältigende Telegramme, Telegramme nach den an das internationale Telegraphennetz nicht angeschlossenen Orten und endlich Seetelegramme.

Die Behandlung der Telegramme mit bezahlter Antwort hat eine nicht unwesentliche Abänderung erfahren. Hierzu hat einerseits wiederum die Einführung des Worttarifs, andererseits die Ueberhandnahme der Mißbräuche Veranlassung gegeben, zu welchen die früher zugelassene baare Auszahlung des vom Absender für die Antwort entrichteten Betrages an den Empfänger allmählich geführt hatte. Die neuen Festsetzungen gingen namentlich aus der Erwägung hervor, daß das bisherige Verfahren geeignet sei, gewisse Spekulationen auf Ausnützung des Geldkurses zu begünstigen. Demzufolge sollen bezahlte Antworten künftighin nicht mehr als 30 Worte umfassen, während die bisherige Bestimmung, nach welcher die Gebühr für das Antwortstelegramm das Dreifache der Taxe des Ursprungstelegramms betragen durfte, in dieser Hinsicht bekanntlich einen weiteren, erfahrungsmäßig aber über das Bedürfniß hinausgehenden Spielraum zuließ.

Die Wortzahl einer einfachen Antwort (réponse simple), d. h. einer Antwort, für welche der Absender des Ursprungstelegramms eine bestimmte Anzahl von

Digitized by Google

Worten nicht angegeben hat, ist auf 10 festgesetzt. Wünscht der Absender eine größere oder geringere Wortzahl im Voraus zu bezahlen, so hat er dies in seinem Telegramm, nicht — wie bisher geschehen — durch Angabe des Gebührenbetrages, sondern durch Angabe der dem Empfänger für die Antwort freigelassenen Wortzahl zum Ausdruck zu bringen. Die Bestimmungstelegraphenanstalt zahlt den Betrag an den Empfänger *nicht baar aus*, sondern stellt dem letzteren eine für den Zeitraum von 6 Wochen gültige und zur Aufgabe eines Telegramms von entsprechender Wortzahl an irgend eine beliebige Bestimmung berechtigende *Anweisung* (bon de réponse) zu. In der Anweisung soll nicht allein die Wortzahl, sondern auch der für die letztere zu entrichtende Betrag angegeben werden. Macht der Empfänger von der Anweisung keinen Gebrauch, so kann er dieselbe innerhalb des vorgedachten Zeitraums an die Telegraphenanstalt mit einem Antrage auf Erstattung des Betrages an den Absender zurückgeben Dem Absender wird alsdann die für die Antwort entrichtete Gebühr durch die Aufgabeanstalt nach Maßgabe der für die Gebührenerstattungen bestehenden allgemeinen Vorschriften zurückgezahlt. Die übrigen auf die bezahlten Antworten bezüglichen Bestimmungen sind im Wesentlichen unverändert geblieben.

In Betreff der *vergleichenen* Telegramme ist, aus Anlaß hie und da entstandener Zweifel, die ausdrückliche Bestimmung vorgesehen worden, daß bei Berechnung der für die Vergleichung zu erhebenden Gebühr stets die Taxe für ein gewöhnliches Telegramm zu Grunde zu legen sei. Dieser Zusatz erschien nothwendig, weil in Ermangelung eines solchen die betreffenden Vorschriften leicht dahin ausgelegt werden konnten, daß beispielsweise für ein mit »dringend« bezeichnetes zu vergleichendes Telegramm auch für die Vergleichung die dreifache Gebühr zu erheben sei, was offenbar in keinem richtigen Verhältniß zu der Leistung stehen würde.

Wie bereits beiläufig bemerkt wurde, ist die frühere Bestimmung, welche die Vergleichung für alle chiffrirten Privattelegramme vorschrieb, aufgehoben worden, eine Maßregel, welche für diese Gattung von Telegrammen im gesammten europäischen Verkehr eine Verwohlfeilung der Gebühren um 50 Prozent zur Folge haben wird.

Die Gebühr für *Empfangsanzeigen*, für welche im europäischen Verkehr bisher die Taxe für ein Telegramm von 20 Worten zur Erhebung kam, ist auf diejenige für ein gewöhnliches Telegramm von 10 Worten herabgesetzt; die zur Zeit in Anwendung kommende Formel hat eine entsprechende Vereinfachung erfahren.

Die früheren Bestimmungen bezüglich der an *mehrere Empfänger in verschiedenen Orten* gerichteten Telegramme sind in das neue Reglement nicht übergegangen, da man von der Ansicht ausging, daß dergleichen Telegramme als Vervielfältigungstelegramme nicht zu betrachten, vielmehr einer Reihe von getrennt behandelten Telegrammen eines und desselben Textes gleich zu erachten seien. Als Vervielfältigungstelegramme werden daher in Zukunft nur solche Telegramme angesehen werden, welche entweder an mehrere Empfänger an einem und demselben Orte, oder aber nach verschiedenen Orten an einen und denselben Empfänger gerichtet sind. Die für solche Telegramme zu entrichtenden *Abschriftsgebühren* sind erheblich herabgesetzt worden; während diese Gebühr gegenwärtig 50 Centimen für je 20 Worte beträgt, wird künftighin der gleiche Betrag für 100 Worte bz. einen Bruchtheil von 100 Worten zur Erhebung kommen.

Digitized by Google

Seetelegramme müssen für die Folge, zur besseren Unterscheidung von anderen Telegrammen, im Kopfe mit der Bezeichnung »Sémaphorique« versehen sein. Die Seegebühr wird nicht mehr, wie bisher, nach der Länge des Telegramms berechnet, sondern in Form einer festen Gebühr (taxe fixe) von 2 Franken erhoben werden. Da erfahrungsmäßig die Seetelegramme in der Regel nur eine geringe Anzahl von Worten umfassen, so konnte die Einführung einer festen Gebühr, welche überdies für das Publikum bequemer ist, als unbedenklich erachtet werden.

Die in den Abschnitten 10 (Dienstelegramme) und 11 (Archive) eingetretenen Aenderungen sind lediglich formeller Natur.

Im Abschnitt 12 (Vergütungen und Gebührenerstattungen) ist die bisherige Fassung des Reglements in dem Sinne geändert worden, daß die Gebühren für Berichtigungs- oder Ergänzungstelegramme, sofern deren Absendung sich als die Folge eines Dienstversehens herausstellt, zu erstatten seien, gleichviel ob es sich um ein gewöhnliches Ursprungstelegramm oder um ein solches mit bezahlter Vergleichung handelt. Bei Zurückweisungen von Anträgen auf Gebührenerstattungen soll künftighin vorher durch eine schriftliche Bescheinigung der Bestimmungsanstalt festgestellt werden, daß die Behändigung stattgefunden habe.

Die Bestimmungen über die Abrechnungen (Abschnitt 13) sind im Wesentlichen unverändert geblieben. Erwähnt sei hier nur, daß künftighin die für bezahlte Antworten erhobenen Gebühren nicht übereinstimmend mit dem wirklich erhobenen Betrage, sondern mit dem nach Maßgabe der dem Reglement beigefügten Tariftabellen sich ergebenden Satze (taxe normale) in die Abrechnungen übergehen werden.

Die Abschnitte 14 (Vorbehalte), 15 (Internationales Büreau. Gegenseitige Mittheilungen), 16 (Konferenzen) und 17 (Beitritt zum Vertrage. Verkehr mit den nicht beigetretenen Staaten) haben zu nennenswerthen Abänderungen keine Veranlassung gegeben und sind im Wesentlichen in ihrer bisherigen Fassung in das neue Reglement übergegangen.

---

93. Duplexsystem von W. Hadden.

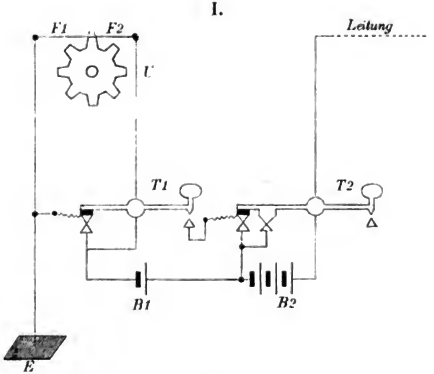
Dem »Telegraphic Journal« entnehmen wir die nachstehende Beschreibung eines neuen, von Herrn W. Hadden, Ingenieur der American Union Telegraph Company, angegebenen Doppelsprechsystems.

Figur I stellt das Apparatsystem der gebenden, Figur II dasjenige der empfangenden Station dar.

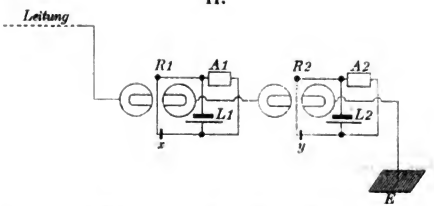
T_1 und T_2 sind zwei Tasten von der üblichen Konstruktion; U ist ein mit vorspringenden Zähnen versehenes Unterbrechungsrad, welches mittels eines einfachen Mechanismus in äußerst schnelle Umdrehung versetzt wird und zwischen den einerseits mit der Taste T_1, andererseits mit der Erdplatte E verbundenen Federn F_1 und F_2 in schneller Aufeinanderfolge die Verbindung abwechselnd herstellt und unterbricht. B_1 und B_2 sind zwei Batterien, deren Stromstärken im Verhältniß von 1 zu 3 stehen.

Digitized by Google

I.



II.



Die Wirkung dieſes Apparatſyſtems iſt, wie ein Blick auf die Zeichnung leicht erſehen läßt, folgende:

1. Bleiben die beiden Taſten in ihrer Ruhelage, ſo iſt die Batterie B_2 kurz geſchloſſen, während die Batterie B_1 einerſeits mit der Leitung, andererſeits mit der Erde verbunden iſt; es geht ſomit von der letzteren Batterie ein Strom in die Leitung, deſſen Stärke mit S bezeichnet ſein möge.

2. Wird die Taſte T_2 niedergedrückt, Taſte T_1 hingegen in ihrer Ruhelage belaſſen, ſo ſind beide Batterien in den Stromkreis eingeſchaltet und es geht ein Strom von 4 S., d. h. ein Strom von der vierfachen Stärke des im Falle zu 1 entſendeten Stromes in die Leitung.

3. Wird dagegen nur Taſte T_1 gedrückt, während Taſte T_2 in der Ruhelage verbleibt, dann ſind beide Batterien kurz geſchloſſen und die Leitung empfängt keinen Strom.

4. Werden endlich beide Taſten zu gleicher Zeit gedrückt, dann befinden ſich die beiden Batterien mit dem Unterbrechungsrade in einem und demſelben Stromkreiſe und entſenden, ſobald das Unterbrechungsrad in ſchnelle Umdrehung verſetzt wird, einen in raſch aufeinanderfolgenden Intervallen unterbrochenen Strom von der Stärke 4 S. in die Leitung.

Auf der Empfangsſtation (Figur II, in welcher R_1 und R_2 zwei polariſirte,

Digitized by Google

verschieden regulirte Relais darstellen) äußern sich die obigen Stromimpulse wie folgt:

Im Falle 1 (kein Tastendruck) verbleibt die Zunge des Relais R2 in ihrer Ruhelage, da der von der fernen Station kommende schwache Strom S nicht im Stande ist, den Magnetismus des die Zunge festhaltenden Magnetpoles genügend zu schwächen, um ein Abreißen der letzteren herbeizuführen. Das Relais R1 ist hingegen so regulirt, daß der die Elektromagnet-Umwindungen desselben durchlaufende schwache Strom eine Anziehung der Zunge seitens des durch den Strom entsprechend verstärkten Magnetpoles zur Folge hat.

Im 2. Falle (Tastedruck bei T2) gestaltet sich das Verhältniß umgekehrt: es wird die Zunge des Relais R2 in Folge der Einwirkung des verstärkten Stromes 4 S abgestoßen, während diejenige des Relais R1, wie in dem 1. Falle, angezogen bleibt.

Im 3. Falle (Tastedruck bei T1), wo kein Strom in die Leitung geht, werden die Zungen beider Relais von dem ihnen nächstliegenden Magnetpole angezogen, es wird also bei x der Kontakt unterbrochen, während bei y der Kontakt geschlossen bleibt.

Im 4. Falle endlich (Tastedruck bei T1 und T2) gerathen in Folge der durch das Rad U hervorgerufenen schnellen Stromunterbrechungen beide Relaiszungen in zitternde Bewegung und es entsteht in Folge dessen bei x und y eine Reihe von äußerst rasch aufeinander folgenden Kontaktunterbrechungen.

Die Zeichen gebenden Apparate A1 und A2 (sogenannte Sounders) und die zu ihrem Betriebe dienenden Lokalbatterien L1 und L2 sind in der aus der Figur ersichtlichen Weise in den Stromkreis eingeschaltet; dieselben werden von dem Strome der Lokalbatterien nicht beeinflußt, so lange die Kontakte bei x bz. y geschlossen bleiben, sprechen dagegen an, sobald eine Unterbrechung dieser Kontakte eintritt.

Es ist klar, daß bei Anwendung der beschriebenen Kombinationen zwischen T1 und R1 bz. zwischen T2 und R2 auf demselben Drahte zu gleicher Zeit und ohne gegenseitige störende Einwirkungen eine Zeichenübermittelung erfolgen kann. Gleichwohl wird die Erfahrung erst lehren müssen, ob das neue System auch in der Praxis sich vollkommen bewährt.

---

94. Das Postgebäude in Paris.

Nachdem sich das Centralpostgebäude in Paris schon seit längerer Zeit als unzureichend für den beständig wachsenden Postverkehr erwiesen hatte, ist neuerdings die Frage der Errichtung eines anderen, den großartigen Aufgaben des Postinstituts im Mittelpunkte der französischen Hauptstadt entsprechenden Gebäudes in den Vordergrund getreten und vor dem Stadtrathe von Paris zur Verhandlung gekommen. Ueber den gegenwärtigen Stand dieser Angelegenheit entnehmen wir der »Revue des postes et télégraphes« folgende Mittheilungen:

Bei der Berathung über die zweckmäßige anderweite Unterbringung der mit dem vielseitigen und weit verzweigten Postdienste im Mittelpunkt von Paris zu-

Digitized by Google

sammenhängenden umfassenden Einrichtungen kam es zunächst darauf an, Klarheit darüber zu gewinnen, ob das gegenwärtige Postgebäude abgerissen und an derselben Stelle in der rue Jean Jacques Rousseau wieder aufgerichtet werden sollte, oder ob es angezeigt erschien, eine Verlegung des Gebäudes nach einem anderen Platze vorzunehmen. Zur Entscheidung dieser Frage waren mehrere Projekte aufgestellt worden:

1. die Wiederaufrichtung des Gebäudes auf dem gegenwärtigen Platze in vergrößertem Maßstabe mit der Front nach zwei neuen Straßen;
2. die Verwendung des durch die Commune 1871 zerstörten Palastes am Kai d'Orsay, wo sich zuvor der Rechnungshof und der Staatsrath befanden;
3. die Erbauung eines neuen Gebäudes auf den Ruinen der Tuilerien;
4. die Verlegung der Post in die Gebäude der vereinigten Magazine, Place Château-d'Eau.

Das erste dieser Projekte war von der Regierung als das vortheilhafteste anerkannt worden, da sich der gegenwärtige Platz des Postgebäudes im Mittelpunkte und in der verkehrsreichsten Gegend der Hauptstadt befindet. Ueber dieses Projekt hatte sich der Stadtrath von Paris daher schlüssig zu machen, da die Ausführung des Unternehmens zufolge einer Vereinbarung zwischen der Regierung und der Vertretung der Stadt auf gemeinsame Kosten erfolgen soll. Eine besondere Kommission, welche mit der Prüfung dieses Projektes beauftragt war, beschloß auf den Vortrag ihres Berichterstatters die Annahme desselben.

Diesen Bericht, welcher ein klares Bild von dem traurigen Zustand des bisherigen Postgebäudes giebt, lassen wir auszugsweise folgen:

»Gegenwärtig hat sich in Folge der Erbauung der Eisenbahnen, der Fortschritte des öffentlichen Unterrichts und der Herabsetzung der Posttaxen die Zahl der von der Post zu bestellenden Briefe in überraschender Weise vermehrt. Hiervon liefern nachstehende Zahlen ein sprechendes Zeugniß. Im Jahre 1780 waren in Paris 117 Briefträger in Thätigkeit und 395 Briefkasten im Gebrauch. Die Gesammteinnahme der Post belief sich auf 50 000 Francs, ein Betrag, welcher nach dem Satze von 2 Sous für den Brief eine Gesammtzahl von 500 000 Briefen darstellt. Im Jahre 1865 betrug die Zahl der im Postgebäude bearbeiteten Postsendungen 173 Millionen, und im Jahre 1878 ist dieselbe auf 430 Millionen gestiegen.

Die alten Baulichkeiten in der rue Jean Jacques Rousseau entsprechen in räumlicher Beziehung, sowie in ihrer Einrichtung nicht mehr ihrer gegenwärtigen Bestimmung. Die Vertheilung der einzelnen Dienstzweige ist durchaus mangelhaft, sie schadet dem regelmäßigen Dienstbetriebe und hat den nachtheiligsten Einfluß auf die Gesundheit des Personals, welches unter dem Mangel an Raum und gesunder Luft leidet. Alle Gegenstände sind über die Gebühr zusammengehäuft, und zur Zeit der großen Frühbestellung geschieht die Vertheilung der Postsachen, da es an dem nothwendigsten Raum fehlt, auf den Fußböden und den Stufen der Treppen. Der geringste Zwischenfall ruft fast unüberwindliche Schwierigkeiten hervor, verschlimmert die schon so anstrengende Arbeit der Beamten und hat bedauernswerthe Irrthümer im Gefolge. Die Verwaltung hat schon einige Monate mit den größten Widerwärtigkeiten zu kämpfen gehabt, um die sieben täglichen Stadtbestellungen um eine zu vermehren, sie hat sogar, um die Durchführung dieser Maßregel zu ermöglichen, an die Ergebenheit des überarbeiteten und mit mangelhaften Dienstvorrichtungen versehenen Personals appelliren müssen.

Digitized by Google

In dem Postgebäude in der rue Jean Jacques Rousseau kommt täglich die ansehnliche Masse von 1 200 000 Postsendungen zusammen: 200 000 Briefe und 1 Million Drucksachen und Packete. Der Dienst wird von ungefähr 3000 Personen ausgeführt, darunter 1200 bestellende Boten.

Der Abgangs-, Ankunfts- und Durchgangsverkehr, sowie die Ortsbestellung erfordern die Benutzung von 18 Omnibuswagen zur Beförderung des Bestellpersonals bei 180 täglichen Fahrten, von 36 Tilburys, welche 240 Fahrten zurücklegen, und zwar 10 Touren auf jeder der 12 Linien, und endlich von zahlreichen Fourgons, welche sich 208 Mal in 24 Stunden vom Mittelpunkte der Stadt nach den verschiedenen Bahnhöfen bewegen.

Die Gesammtzahl der täglich in der Zeit von 4 30 Vorm. bis Mitternacht, also während eines Zeitraums von 19 Stunden und 30 Minuten, mit dem Postgebäude in Verbindung stehenden Fahrten beträgt daher 628; dies ergiebt einen Verkehr von durchschnittlich 32 ankommenden bz. abgehenden Wagen in der Stunde, so daß wenigstens alle 2 Minuten ein Wagen eintrifft oder abgelassen wird. Wenn man zu dieser schon recht ansehnlichen Zahl noch das Gehen und Kommen aller Arten von Privatfuhrwerken rechnet, mittels welcher Verleger, Geschäftshäuser ꝛc. täglich in immer wachsender Zahl ihre Preßerzeugnisse, Preisverzeichnisse, Waarenmuster u. s. w. zur Einlieferung bei der Post bringen, so kann man sich leicht eine Vorstellung von den zusammentreffenden Schwierigkeiten und von der Gefahr machen, welche der Verkehr in einem solchen, schon seit geraumer Zeit ganz unzureichenden Raume nothwendig im Gefolge hat . . . . .«

Vor zehn Jahren beschrieb der Verfasser von »Paris, ses organes, ses fonctions et sa vie« den kläglichen Zustand des Pariser Haupt-Postgebäudes folgendermaßen:

»Diese Korridore, welche während des ganzen Tages mit Gaslicht erhellt werden müssen, diese Treppen, auf welchen zwei unbelastete Menschen nicht nebeneinander gehen können, diese zu schmalen Säle, in welchen die Beamten zusammengedrängt sind, dieses Labyrinth zusammengefügter Zimmer, welche ihrem Zwecke nicht entsprechen und nur durch nachträglich angelegte Treppen mit einander verbunden sind, diese veralteten Einrichtungen, diese Körbe, welche durch Stricke auf- und niedergezogen werden und mit ihrem ganzen Inhalt gegen die auseinander gegangenen Blätter des getäfelten Fußbodens fallen, Alles ist auszubessern, Alles zu ersetzen, Alles von Neuem herzurichten entsprechend den Anforderungen eines Dienstes, welcher mit jedem Tage in unglaublicher Weise wächst.

Unaufhörlich überwacht man die Lampen, die Gasbrenner, die Wärmelampen, die Oefen, die Kamine, denn das Feuer kann jeden Augenblick das alte Gebäude erfassen, in welchem die Verschläge, die Balken, die Treppen, der Dachstuhl, das Täfelwerk von Holz geeignet sind, eine überaus gefahrvolle Feuersbrunst hervorzurufen.

Die Feuerwache, welche ihren Platz im Erdgeschoß des Gebäudes hat, ist stets auf dem Posten. Man hat Wasser, wohin es nur möglich war, gezogen, die Spritzen sind immer bereit, die Wasserfässer stets gefüllt, die Eimer jederzeit zur Hand, denn es steht Alles zu befürchten bei einer solchen Anhäufung von brennbaren Stoffen in einem ebenso leicht brennbaren Gebäude.«

Seit zehn Jahren hat sich die Lage noch verschlimmert. Im Jahre 1873 hat die Einführung der Postkarten sogleich eine Vermehrung der zu bearbeitenden Ge-

Digitized by Google

genstände um 4 300 000 Karten zur Folge gehabt, eine Zahl, welche im Jahre 1878 auf 8 800 000 gestiegen ist.

In Folge der am 1. Mai 1878 ins Leben getretenen Postreform ist die Zahl der Briefe auf 20 Millionen und diejenige der Drucksachen auf 60 Millionen gewachsen. Die neuerdings stattgehabte Einführung der Postaufträge hat eine Vermehrung des Personals und die Anmiethung neuer Diensträume in den benachbarten Häusern nothwendig gemacht. Jetzt kann der Postdienst in seinem gegenwärtigen Gebäude nicht mehr verbessert werden, er erstickt in demselben.

Der Besuch des Postgebäudes hat bei der Kommission den peinlichsten Eindruck zurückgelassen. Dieselbe ist zu der Ueberzeugung gekommen, daß der Umbau des Gebäudes unbedingt und dringend geboten ist; sie theilt vollständig die in einem Berichte des Deputirten Spuller an die oberste Baubehörde zum Ausdruck gebrachte Ansicht, daß das Postgebäude in seinem veralteten, herabgekommenen und unsauberen Zustande eine Schande für Paris ist.

Der Stadtrath von Paris hat nach einer langen und lebhaften Diskussion das ihm vorgelegte Projekt angenommen. Das Postgebäude wird demzufolge, nachdem die zur Ausführung des bezeichneten Planes erforderliche Summe von 15 Millionen Francs seitens der Kammer bewilligt sein wird, worüber kein Zweifel besteht, beinahe auf dem bisherigen Platze errichtet werden und in Zukunft einen Raum von 7000 Quadratmetern längs der rue du Louvre und der rue aux Ours einnehmen.

---

95. Rückblick auf die Berliner Gewerbe-Ausstellung im Jahre 1879.

Von Herrn Rechnungsrath Stettin in Danzig.

Wenn der Besucher der Berliner Gewerbe-Ausstellung die mannigfachen und so vorzüglichen Erzeugnisse des Gewerbefleißes und der Kunst im Allgemeinen in Augenschein genommen hatte, suchte er zu eingehender Besichtigung solche Gegenstände auf, welche ihm vermöge seiner Neigung oder seines Berufes ein besonderes Interesse erregten. Auch für den Postbeamten bot sich in letzterer Beziehung dort Vieles zur Betrachtung dar. Diesem mögen die folgenden Zeilen gewidmet sein.

Wir wollen hier weder von den telegraphischen und anderen Apparaten sprechen, die bereits anderweit genügende Würdigung gefunden haben, noch von den Maaßen und Gewichten oder den Verkehrsmitteln der Eisenbahnen, so belehrend diese auch waren. Erwähnt sei nur, daß man neben der aus der F. Wöhlert'schen Maschinenbau-Anstalt hervorgegangenen Tramway-Lokomotive gern einen nach dem System des Ingenieurs Rowan erbauten, neuerdings durch Weißenborn verbesserten Wagen mit aufrecht stehendem Dampfkessel gesehen hätte. Bekanntlich sind es diese Wagen, an deren vorderem Ende sich die leicht zu entfernende Maschine befindet, welche sich nach dem Urtheile zuständiger Richter bis jetzt am meisten für den Gebrauch auf Bahnen untergeordneter Bedeutung eignen. Die Direction der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn hat einige Wagen nach dem erwähnten System erbauen lassen, die sich bei den Versuchsfahrten in hohem Grade bewährt haben.

Digitized by Google

Bei Gruppe XIII, Maschinen und Transportmittel, war in Klasse 2 von der Aktiengesellschaft für den Bau landwirthschaftlicher Maschinen und Geräthe für Wagenfabrikation, H. F. Eckert, ein viersitziger Personenpostwagen ohne Langbaum mit Patentachsen ausgestellt, beiläufig der einzige Postwagen der Ausstellung. Derselbe entspricht in mehreren Punkten nicht der Zeichnung und Beschreibung für Wagen der Gattung V, denn der Kasten (Berline) hängt tief und der Hinterladeraum ist erheblich kleiner. Dieser Wagen von leichterer Bauart ist namentlich für gebirgige Strecken geeignet, auf welchen schwerere Fahrzeuge eine stärkere Bespannung erfordern würden, als sie durch die zu befördernden Gewichtsmengen an sich geboten ist.

Die Reichs-Postverwaltung ist rastlos bemüht, Erfindungen im Gebiete des Wagenbaues auch bei Herstellung der Postwagen nutzbar zu machen. Dementsprechend wies der erwähnte Personenpostwagen auch sonst Neuerungen der verschiedensten Art auf. Zunächst ist in Stelle der ledernen Decke auf dem Deckladeraum eine Flachstuchdecke von schwarzer Farbe mit kräftigen Preßösen aus der Fabrik von Halffter in Königsberg i. Pr. angebracht. Dergleichen Decken sind nicht allein wasserdicht, wie der Verfertiger schon auf der Gewerbe-Ausstellung zu Königsberg i. Pr. im Jahre 1875 dadurch darthat, daß in einer ausgespannten großen Decke Wasser aufbewahrt wurde, sondern sie brechen auch nicht leicht, Vortheile, die ihnen neben der Billigkeit unbedingt den Vorzug vor ledernen Decken geben. Ob es nicht geeigneter sei, anstatt der Preßösen Ringe anzubringen, durch welche die Schnürketten gezogen werden, war zunächst in Frage gekommen. Man scheint die Preßösen jetzt jedoch allgemein für zweckmäßiger zu halten.

Den Verschlußmitteln der Postwagen muß der Natur der Sache nach stets besondere Aufmerksamkeit zugewendet werden. Die Ueberlege- bz. Sicherheitsstangen an dem Hinterladeraum der Postwagen haben manche Uebelstände im Gefolge und erfüllen ihren eigentlichen Zweck nur bedingungsweise. Es hat nun der Kunstschlosser Radandt in Berlin ein Kunstschloß gearbeitet, dessen Einrichtung sehr wesentliche Vortheile bietet. Der Ausstellungswagen war mit einem solchen Schlosse versehen, durch dessen Anbringung an der rechten Thür, während die linke mit Schließblechen versehen, an beiden Thüren aber außerhalb je eine Klappe befestigt ist, die Stangen und die bisherigen Schlösser beseitigt werden. Das Radandt'sche Kastenschloß ist von Jemand, der die Einrichtung nicht kennt, schwer zu öffnen. Ein noch größerer Vortheil liegt aber darin, daß beim Verschließen selbst sogleich wahrgenommen werden kann, ob der Verschluß gar nicht, unvollständig oder regelrecht bewirkt ist. Die Klappe an der linken Thür zwingt nämlich den Wagenschließer, den Verschluß des Wagens stets vorschriftsmäßig auszuführen. Zu diesem Zweck dient ein Stift im Kastenschlosse, der, wenn der Wagen vollständig, d. h. zweimal geschlossen ist, genau in das Loch der zu einer Stange auslaufenden Klappe der linken Thür einfällt. Soll der Wagen verschlossen werden, so sind die an der linken Thür oben und unten angebrachten Riegel vorzuschieben. Demnächst wird die rechte Thür angedrückt, wodurch das Schnepperschloß einfällt und der Wagen schon verschlossen wird. Ist nun der Schlüssel zweimal im Schlosse umgedreht, wodurch zugleich die vom Schloßkasten ausgehenden Riegel entsprechend weit hinausgeschoben werden, so legt der Schließer die Klappe der linken Thür in die der rechten, welche, sofern der Verschluß gehörig bewirkt ist, mit ihrer kleinen Oeffnung den Stift des Schlosses fällt, worauf die Klappe der rechten Thür nach oben ge-

Digitized by Google

hoben und in den mit Einschnitt versehenen Schnepper gedrückt wird. Der Zugang zum Kastenschlosse kann durch Anlegen eines Vorhängeschlosses verhindert werden. Um das Einbringen in den Wagen durch Lösung der Charniere an dem Thürrahmen unthunlich zu machen, sind an der inneren Seite der Thüren oben und unten Widerhaken angebracht, die sich bei der geschlossenen Thür fest an den Thürrahmen anlegen. — Je nach der Art der Wagen, also ob Personen- oder Güterpostwagen, wird auch das Kastenschloß in verschiedener Größe zu fertigen und diesem die Stärke der Thüren anzupassen sein. Der Preis von 75 Mark für ein Schloß nebst Zubehör an einem größeren Güterpostwagen ist zwar hoch erschienen, wird indeß wohl ermäßigt werden, wenn der Bedarf allgemeiner wird.

Die hier gegebene Beschreibung des Radandt'schen Kastenschlosses dürfte manchem Leser im ersten Augenblicke die Meinung aufdrängen, daß die ganze Einrichtung eine sehr verwickelte sei. Dem ist jedoch nicht so. Eine große Zahl von Güterpostwagen in Berlin ist bereits mit dem genannten Schlosse ausgestattet. Das Verschließen und Oeffnen desselben hat den Schließern keine Schwierigkeiten bereitet und geht schneller von Statten als bei der bisherigen Einrichtung, bei welcher es sich um drei Schlösser und die Handhabung zweier Stangen handelt.

Wie schon bemerkt, hängt der Kasten des Wagens tief. Es ist hierdurch möglich geworden, einen Tritt mit Trittdeckel anzubringen, wodurch ein bequemes Einsteigen in den Wagen herbeigeführt wird. Auch diese Neuerung ist der Beachtung werth, doch dürfte jene nur dann von Erfolg sein, wenn die bisherige Bauart des Kastens verlassen wird.

Daß Wagen mit Patentachsen sich leicht fahren und länger gebrauchsfähig bleiben als Wagen mit gewöhnlichen Achsen, hat die Erfahrung reichlich bestätigt. Wenn dessenungeachtet nur eine verhältnißmäßig geringe Zahl von Postwagen mit Patentachsen gebaut wird, so liegt dies daran, daß die Handwerker in vielen kleinen Orten dergleichen Achsen nicht zu behandeln wissen und deshalb bei jeder Gelegenheit Schwierigkeiten in den Weg legen. In den größeren Städten wird man bei Verbesserung des Straßenpflasters auch mehr und mehr auf den Gebrauch von Wagen mit Patentachsen sehen. Insbesondere werden die Güterpost- und Packetbestellungswagen in dieser Weise auszustatten sein.

Ein Briefkasten ist an dem Wagen nicht angebracht. Sollte sich im Hinblick auf den Verkehr in einzelnen Gegenden die Nothwendigkeit herausstellen, die Wagen mit einem Briefkasten zu versehen, so würde dessen Anbringung entweder an dem Sitze des Postillons oder zur Seite der Vorderräder — an dem Durchlauf — sich ermöglichen lassen.

Die Klasse 3 derselben Gruppe enthielt Hufeisen mannigfacher Art nebst Zubehör, als Steckstollen, Hufnägel u. dgl. — Der englische Hufbeschlag nach der Graf Einsiedel'schen Methode, bei welcher es wesentlich auf eine sachgemäße Zurichtung des Hufes ankommt, findet jetzt immer weitere Verbreitung. Es darf daher nicht Wunder nehmen, wenn die ausgestellten Eisen vielfach auf jene Methode zurückzuführen waren. An diesen Eisen befinden sich keine Stollen, auch werden sie oft ohne Löcher zur Aufnahme der Steckstollen gefertigt. Wird die Anwendung von Stollen nothwendig, so werden die Eisen an den Stollenenden oder vorn an der Zehe, wenn auch an dieser Stelle Stollen eingesteckt werden sollen, warm gemacht; mittels eines runden Lochhammers wird in einiger Entfernung vom Ende ein Loch eingeschlagen und dieses Loch durch einen sogenannten Dorn auf ein ganz bestimmtes

Digitized by Google

Maß erweitert. Nach dem Erkalten entsprechen die Löcher hinsichts der Größe und Form dem Schaft der Steckstollen mit der Maßgabe, daß ein eingesteckter Steckstollen mit seiner Erdfläche nicht vollständig durch die ganze Stärke des Hufeisens hindurchgeht, sondern etwa 3 Millimeter von der oberen Fläche des Eisens (Auflegefläche auf den Huf) entfernt bleibt. Es kann sonach der Huf durch den Stollen nicht gedrückt werden. Die beiden Stollen an den Enden eines Hufeisens mit ihrer Schärfe in entgegengesetzter Richtung zu stellen, ist vortheilhaft, weil dadurch sowohl das Seitwärts- als auch das Vorwärts- und Rückwärtsgleiten vermieden wird.

Interesse erregten besonders die Aufstellungen von Dopp & Koch (Fabrik für Hufbeschlag-Artikel), welche u. A. beschlagene Pferdehufe und ein reichhaltiges Sortiment Steckstollen darboten. — Auch die Hufeisen mit Schiffstaueinlage von H. Freese nach dem Patent des Baron v. Landy verdienten Beachtung. In eine Rinne des Eisens ist durch eine Maschine zugerichtetes Schiffstau eingepreßt, auf welchem das Pferd läuft. Für Droschkenpferde, Pferdeeisenbahnen ꝛc. ist diese Erfindung werthvoll. — Die große Menge von Hufnägeln, aus verschiedenen Sorten weichen Eisens hergestellt, zeigte die Wichtigkeit dieses Artikels.

Die Arbeiten der Berliner Sattler haben schon seit Langem Ruf. Es ist dies erklärlich, wenn man in Erwägung zieht, daß der Bedarf ein sehr bedeutender ist, daß Nachfrage von bemittelten Personen gehalten wird, die für gute Waare auch angemessene Preise zahlen, und daß tüchtige Arbeiter sich der Hauptstadt zuwenden, in welcher sie lohnenden Verdienst finden.

Mit besonderem Wohlgefallen ruhte das Auge auf sehr sauber gearbeiteten Luxus- und anderen Geschirren, welche künstlichen Pferden aufgelegt waren, auf Sätteln, die nur 3 bis 5 Pfund wogen, auf Zaumzeug u. dgl. Was Hand und Maschine zu leisten vermögen, sah man hier in hohem Grade. Das Publikum stand nicht selten dicht gedrängt um diesen Theil der Ausstellung.

Wenn in Vorstehendem hauptsächlich die Gegenstände erwähnt sind, die dem Verkehrswesen angehören und von diesem Gesichtspunkte aus das Interesse des Postbeamten in Anspruch nehmen, so muß billigerweise auch noch von anderen Dingen gesprochen werden, die jenen nicht fern stehen. Wir meinen die Beleuchtungs-Gegenstände und Erzeugnisse der Metall-Industrie ꝛc., welche außer in Gruppe XIII auch in Gruppe VII sich vorfanden.

Der Fabrikant F. F. A. Schulze (Karl- und Charitéstraßen-Ecke) hat sich durch seine vorzüglichen Lampen für Eisenbahn-Postwagen und ähnliche Artikel für den Postbetrieb auf Eisenbahnen einen guten Namen erworben. Die ausgestellten, mehr dem Betriebe der Eisenbahnen entnommenen Gegenstände waren anerkennungswerth. Auch die Hoflieferanten Schäfer & Hauschner (Friedrichstraße 233) liefern für Zwecke der Post Beleuchtungs-Gegenstände der verschiedensten Art in und außer dem Hause, ferner Verzierungen aus Zink u. s. w. Ein geschmackvoller eigener Pavillon im Ausstellungsgebäude selbst enthielt dergleichen Sachen, Kunstschlosserarbeiten und unter vielem Anderen die so beliebt gewordenen großen Schüsseln aus Messingblech ꝛc., welche mit Prägungen mannigfachen Stoffes versehen, eine Zierde der Kamine, Gesimse u. dgl. geworden sind.

Berlin hat auf der Gewerbe-Ausstellung durch die That bewiesen, daß es nicht nur auf dem Gebiete der wissenschaftlichen Industrie, nicht nur in seiner Maschinen-, Stoff-, Kleider- und Wäschefabrikation, sondern auch auf dem Gebiete des Kunstgewerbes Hervorragendes leistet. Wir sehen in Schrift und Bild die

Digitized by Google

vielfachen Anregungen, welche die Ausstellung gegeben hat. Erfreuen wir uns des vergrößerten Rufes der Hauptstadt und sehen mit Spannung und gesteigertem Interesse den Fortschritten der Industrie entgegen, die uns voraussichtlich in nicht zu ferner Zeit eine Weltausstellung in Berlin verheißt!

II. Kleine Mittheilungen.

Die englischen Postsparkassen. Im Anschluß an die Mittheilung in Nr. 18 des Archivs für 1878 über die Ergebnisse der englischen Postsparkassen werden dem »Arbeiterfreund, Zeitschrift des Centralvereins für das Wohl der arbeitenden Klassen« die nachstehenden Angaben entnommen. Durch dieselben wird die bereits mehrfach hervorgehobene Thatsache von Neuem bestätigt, daß die englischen Postsparkassen sich immer mehr als eine vorwiegend den unteren Volksklassen zu gute kommende Wohlfahrtseinrichtung bewähren und den außerdem vorhandenen Sparbanken keineswegs eine das Bestehen oder Gedeihen der letzteren gefährdende Konkurrenz machen.

»Am 31. Dezember 1878 zählte man im Vereinigten Königreich 1 892 756 Einleger, von denen 1 773 010 auf England und Wales, 51 107 auf Schottland, 68 639 auf Irland kamen. Ende 1877 war die Gesammtzahl der Einleger 1 791 240, so daß die Vermehrung im Jahre 1878 101 516 Einleger betrug. Das Verhältniß der Einleger zu der Bevölkerung war für England und Wales wie 1:14, in Schottland wie 1:70, in Irland wie 1:79. Die Einleger hatten am 31. Dezember 1878 im Ganzen 30 411 563 Pfd. Sterl., d. i. 1 670 806 mehr als Ende 1877 gut. Die Anzahl der Rückzahlungen betrug im letzten Jahre 1 304 617 und der Gesammtbetrag derselben belief sich auf 8 514 188 Pfd. Sterl.

Bei 11 260 Konten hat man die Einleger klassifizirt und gefunden: 1664 weibliche Dienstboten, 1279 Personen ohne spezielle Beschäftigung, 1236 Handwerker, 1186 Minderjährige über sieben Jahre, 1136 verheirathete Frauen, 857 Kaufleute, 675 Commis, 579 Arbeiter, 405 unverheirathete weibliche Personen, 397 Kinder unter sieben Jahren, 297 männliche Dienstboten, 227 Staatsbeamte, 225 Soldaten und Matrosen, 222 Personen unabhängiger Stellung.

Was die Trustees' Savings Banks, d. h. die gewöhnlichen Sparkassen betrifft, so gab es deren am 31. Dezember v. J. 458 mit 1 509 847 Einlegern und 44 293 000 Pfd. Sterl. Einlagen oder im Durchschnitt 29 Pfd. Sterl. pro Buch, während im Durchschnitt auf jedes Postsparkassenbuch nur 16¼ Pfd. Sterl. kommt. Man muß dies jedoch nicht zu Ungunsten der Postsparkassen auslegen, der Grund der durchschnittlichen höheren Einlagen bei den gewöhnlichen Sparkassen liegt einfach in ihrer wohlhabenderen Kundschaft, die auch durchschnittlich mehr zurücklegen kann als die kleinen Handwerker und Arbeiter, welche ihre geringen Ersparnisse in den Postsparkassen hauptsächlich niederlegen. Beide Arten von Sparkassen können sehr gut nebeneinander bestehen, wie auch der Aufschwung, den beide während der letzten acht Jahre genommen, beweist. Während nämlich 1870 der Gesammtbetrag der Einlagen der Trustees' Savings Banks des Vereinigten Königreichs 37 958 000

Digitized by Google

Pfd. Sterl. und der Postsparkassen 15 099 000 Pfd. Sterl. betrug, belief sich derselbe 1878 für die ersteren auf 44 293 000 Pfd. Sterl., der letzteren auf 30 411 563 Pfd. Sterl.

Das norwegische Postwesen im Jahre 1878. Von dem norwegischen Marine- und Postdepartement ist soeben eine Statistik über das norwegische Postwesen im Jahre 1878 ausgegeben worden. Der Inhalt derselben beschränkt sich auf Angaben über den Versendungsverkehr, in welcher Beziehung folgende Zahlen einen Aufschluß geben.

Es sind befördert worden:

	im Inlande: Stück	nach dem Auslande: Stück	aus dem Auslande: Stück
frankirte Briefe	6 994 981	1 333 991	1 838 785
unfrankirte oder ungenügend frankirte Briefe	209 985	63 358	50 349
portofreie Briefe	811 445	2 288	3 289
Postkarten	89 905	19 639	26 068
Zeitungsnummern (von 207 erscheinenden Zeitungen)	8 209 636	201 047	574 313
andere Drucksachen	300 938	146 153	365 313
Geschäftspapiere	—	7 930	897
Waarenproben und Muster	18 241	7 280	43 550
Einschreibsendungen	165 745	88 372	73 561
Briefe mit Werthangabe	865 693	36 072	9 320
mit einem Betrage von Kronen	176 245 815	8 824 000	6 152 483
Rückscheine zu Einschreibsendungen	212	79	78
Packete ohne Werthangabe	58 601	3 187	14 854
Packete mit Werthangabe	4 089	780	2 353
mit einem Betrage von Kronen	1 566 815	11 776 726	5 035 534
zusammen Stück	17 729 471	1 910 176	3 002 730

Ueber Zahl und Art der Postanstalten, über das Personal, die Betriebsmittel, die bestehenden Postverbindungen, über Einnahmen und Ausgaben enthält der Bericht die wünschenswerthen Mittheilungen nicht. Auch für die Beurtheilung der Verkehrssteigerung fehlen zur Vergleichung die Angaben über die Ergebnisse des Vorjahres.

Der Fernsprecher auf der Festung. Nach einer Mittheilung in der Kölnischen Zeitung hat das österreichische Kriegsministerium eine Verordnung erlassen, der zufolge eine Anzahl von Fernsprechern in der Festung Krakau angebracht werden soll. Man verfolgt hierbei den Zweck, eine einheitlichere und schnellere Befehlsgebung im Bereiche der Festung bis zu den äußersten Vorwerken zu erzielen, als dies durch den elektrischen Telegraphen möglich war, und begründet dies mit der größeren und intensiveren Wirkung des gesprochenen Wortes gegenüber dem geschriebenen. Zunächst wird nur ein Theil der genannten Festung mit Fernsprechern versehen; die weitere Anbringung derselben soll dann auf Grund der in der Festung selbst gesammelten Erfahrungen später erfolgen.

Digitized by Google

Sicherung der Fernsprecher gegen Blitzschlag. Seit dem Herbste vorigen Jahres sind in der deutschen Reichs-Telegraphenverwaltung die Siemens'schen Fernsprecher eingeführt und nach und nach sämmtliche Fernsprechämter, jetzt etwa 800, mit diesem Apparat ausgerüstet. Die Induktionsspirale der bezeichneten Fernsprecher, aus mit Seide umsponnenem Kupferdraht von nur 0,1 mm Durchmesser bestehend, wird von allen in die betreffende Leitung aufgenommenen Entladungen der Luftelektrizität, Blitzschlägen, auf ihrem Wege zur Erde durchlaufen und es bringen dieselben auch bei nur geringer Intensität den schwachen Kupferdraht der Induktionsspirale zum Glühen bz. Schmelzen, zerstören sie und machen den Fernsprecher unbrauchbar. Die Zahl solcher Beschädigungen ist ziemlich häufig gewesen und es sind im vorigen Sommer 92 Fernsprecher durch Blitz zerstört worden, obgleich Plattenblitzableiter überall eingeschaltet waren, die im Allgemeinen die allerdings erheblich stärkeren Magnetisirungsspiralen der Farbschreiber genügend schützen.

Um die Fernsprecher in wirksamerer Art gegen Blitzbeschädigungen zu sichern, sind seit dem Juli d. J. eine Anzahl von Schutzvorrichtungen versuchsweise zur Verwendung gekommen, deren Hauptbestandtheil ein mit der Erde in leitender Verbindung stehender runder Messingstab von etwa 5 mm Durchmesser, 30 mm Länge bildet, um welchen in mehr als 100 dicht aneinander gelegten Umwindungen mit Seide umsponnener Kupferdraht von ebenfalls nur 0,1 mm Durchmesser gewickelt ist. Dieser Draht ist auf der einen Seite mit der Leitung, auf der anderen mit der Induktionsspirale des Fernsprechers verbunden: jeder Blitzschlag, jede Entladung der atmosphärischen Elektrizität muß, ehe sie zu der Induktionsspirale des Fernsprechers gelangt, den Draht der Schutzvorrichtung durchlaufen; ist eine Entladung von der Stärke, daß sie, um zur Erde zu gelangen, die isolirende Seidenumspinnung des Kupferdrahtes durchbrechen, den Kupferdraht schmelzen kann, so erfolgt diese Zerstörung schon in der Schutzvorrichtung, der Blitzschlag wird durch den Messingstab derselben zur Erde geführt und der Fernsprecher bleibt unversehrt; der beschädigte Messingstab wird dann aus dem Gehäuse der Schutzvorrichtung herausgenommen, wobei zugleich der Fernsprecher durch eine besondere Vorrichtung unmittelbar in die Leitung geschaltet und benutzt werden kann; sobald als möglich ist jedoch ein Messingstab mit unbeschädigten Umwickelungen in das Gehäuse der Schutzvorrichtung einzuschieben. Ueberall, wo im verflossenen Sommer dergleichen Schutzvorrichtungen in Gebrauch genommen worden sind, ist ziemlich häufig die Schutzvorrichtung zerstört, niemals aber der dahinter geschaltete Fernsprecher beschädigt worden. Bis zum Frühjahr sollen sämmtliche Fernsprecher mit solchen Schutzvorrichtungen versehen und so voraussichtlich zahlreiche Betriebsstörungen vermieden werden.

Die Registrande der geographisch-statistischen Abtheilung des Großen Generalstabes, welche sich seit ihrem ersten Erscheinen im Jahre 1869 weit über den Kreis militärischer Leser hinaus eine ehrenvolle Stellung unter den wissenschaftlichen Jahresschriften auf dem Gebiete der Geographie und der Ethnographie erworben hat, liegt uns in ihrem neunten, gleich seinen Vorgängern im Verlage von Ernst Siegfr. Mittler u. Sohn in Berlin erschienenen Jahrgange vor. Den Lesern des Archivs für Post und Telegraphie ist es aus früheren Mittheilungen erinnerlich, daß dieser Publikation die Aufgabe gestellt ist, dasjenige Material zur

Digitized by Google

Kenntniß der Geographie, Kartographie und Statistik Europa's und seiner Kolonien, welches je im Laufe eines Jahres durch thatsächliche Vorgänge oder auf literarischem Wege erschlossen wird, in Quellennachweisen, Auszügen und Besprechungen zur laufenden Orientirung zusammenzustellen. Diese Aufgabe wird in umfassendster und übersichtlichster Weise gelöst, indem in dem einleitenden Abschnitte zunächst der Fortschritt der geographischen und ethnographischen Wissenschaften im Allgemeinen veranschaulicht, demnächst auf die ganz Europa oder größere Theile unseres Erdtheils betreffenden thatsächlichen und literarischen Vorkommnisse eingegangen, und schließlich für jeden einzelnen europäischen Staat einschließlich seines Kolonialbesitzes eine klar gegliederte und sorgsam durchgeführte Neuigkeitenschau angestellt wird. An der Hand der geodätischen, topographischen und kartographischen Publikationen, unter denen die Arbeiten der militärwissenschaftlichen Institute auderer Staaten mit Aufmerksamkeit verfolgt und die Fortschritte amtlicher Landesaufnahmen, Nivellements, Generalstabskarten ꝛc. im Einzelnen verzeichnet werden, giebt die Registrande für jeden von ihr berührten Staat eine sorgfältige Nachweisung alles Bemerkenswerthen, was zur Kenntniß der physischen und der ethnographischen Verhältnisse, der Verfassung, Verwaltung und des Finanzwesens, der Kultur und Volkswirthschaft, des Verkehrswesens und endlich des Kriegswesens, sowohl im Allgemeinen, als in seinen einzelnen Verzweigungen im Laufe eines Jahres hervorgetreten ist. Dem ursprünglichen Plane getreu, stellt sich diese Uebersicht nicht als ein fortlaufender Text, sondern als eine Reihe von literarischen Nachweisungen, von Auszügen und Besprechungen dar, die indessen unter sich durch den gemeinsamen Zweck fortlaufender Orientirung auf das wirksamste verbunden sind und in ihrer Gesammtheit ein treues Bild von der umfassenden und eindringenden Thätigkeit gewähren, mit welcher das Organ unserer obersten Heeresleitung alle für die Machtentfaltung des eigenen Landes und des Auslandes irgendwie bemerkenswerthen Thatsachen beachtet. Der wissenschaftliche Geist, der sich nicht blos in der Sammlung, sondern auch in der Auswahl und in der Bearbeitung des Stoffes, in der Objektivität der Wiedergabe und der kerntreffenden Erfassung des Wesentlichen jeder Erscheinung kund giebt, hat die Registrande des Großen Generalstabes seit einer Reihe von Jahren zu einem höchst willkommenen und zuverlässigen Hülfsmittel für Viele gestaltet, die das Bedürfniß empfinden, sich über die Fortschritte der Erd- und der Völkerkunde in weitestem Sinne des Wortes einigermaßen auf dem Laufenden zu erhalten. Der Jahrgang von 1879, der sich auf die Publikationen des Jahres 1878 bezieht und durch die besondere Reichhaltigkeit des Materials seine Vorgänger noch übertrifft, läßt uns aufs Neue lebhaft wünschen, daß das vortreffliche Werk sich immer mehr einbürgern und keinerlei Unterbrechungen in seinem Erscheinen erfahren möge.

Ein Flugblatt aus dem sechszehnten Jahrhundert. Bei Besprechung der Schrift des Herrn Professor Opel über die Anfänge der deutschen Zeitungspresse ist in Nr. 18 des diesjährigen Archivs für Post und Telegraphie die Thatsache hervorgehoben worden, daß der Zusammenhang zwischen der Post und der Zeitungspresse namentlich in den Anfängen beider Institute ein besonders inniger gewesen ist. Diese Wahrnehmung wird von Neuem durch ein Flugblatt aus dem 16. Jahrhundert bestätigt, welches von Herrn Ober-Postdirectionssekretär Benzmann in Halle in einem der dortigen Universitätsbibliothek gehörigen, aus dem

Digitized by Google

Nachlasse des Staatsministers Grafen Danckelmann herrührenden Sammelbande aufgefunden worden ist. Dies Flugblatt, »Der Post-Bothe« betitelt, enthält auf dem Titelblatte eine Abbildung des das Blatt austragenden Boten, welche an die aus früheren Mittheilungen bekannten Bilder von Postboten, insbesondere an die Darstellung des Nürnberger Postboten aus dem 16. Jahrhundert erinnert. Wir sehen den Boten von seinem treuen Hunde begleitet dahin eilen; auf der Brust trägt er als Abzeichen seiner Eigenschaft das Botenschild, die Rechte ist mit dem Botenspieß bewaffnet. Dieser mit der Jahreszahl 1591 versehenen Abbildung des Boten ist eine kurze Personalbeschreibung in Versen beigefügt:

Ich bin Jung vnd Frisch von Natur,
Auch klein wie zeiget die Figur.
Wer da wil hören newes sagen,
Thu nach dem kleinen B°[1]) fragen.
Brieff tragen vbr Landt ist mein Sitt
Vmbs Tranckgeldt nem ich sie gern mit ꝛc.

Außerdem sind, um das Ziel der Verbreitung der Flugschrift zu kennzeichnen, auf dem Titelblatte die Länder, in welchen der Bote sich auf seinen Reisen schon befunden hat, ebenfalls in Reimen angeführt:

In

Hispanien auch Nauar,
Schottenland, Dennemarck,
Italien, Oesterreich,
Lottringen Mümpelgart,
Reinstrom auff und nieder,
Bin ich offt gezogen,
Bey tag vnd auch bey nacht,
Zu erkunden newe Mäer,
Ist geschehn gar bald,
Franckreich, Engelandt dar,
Schweden, Poln, Vngern starck,
Sophey, Schweitzr vnd dergleich,
Wirtenberg, Pfaltz an der Hart,
Teubschland hin vnd wider,
Welchs gantz vnerlogen,
Das ich gar nicht geacht,
Wo etwas vorhanden wer,
Wils erzehlen mannigfalt.

Anzahl der vorhandenen Lokomotiven. Die Gesammtzahl der gegenwärtig auf der Erde im Betriebe befindlichen Lokomotiven beträgt nach einer Mittheilung in der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen im Ganzen 50 000, und zwar nach Ländern geordnet:

Vereinigte Staaten von Nordamerika	14 233	Stück,
England	10 932	»
Deutschland	5 927	»
Frankreich	4 933	»
Oesterreich-Ungarn	2 875	»
Rußland	2 684	»
Ostindien	1 323	»
Italien	1 172	»

Durch Pferdekräfte ausgedrückt würde die Leistung aller Lokomotiven ungefähr 10 Millionen Pferdekräfte betragen.

---

[1]) d. h. Bote.

Digitized by Google

III. Zeitschriften-Ueberschau.

1) **Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten. Nr. 47. Berlin, 21. November 1879.

Der Etat der preußischen Eisenbahnverwaltung für 1880/81. — Kleiderkassen. — Personalnachrichten. — Betriebswesen (Verbesserung der Postwagen. Rückmeldungen wegen anderweiter Feststellung des zutaxirten Portos. Ein Beitrag zum Kapitel von den guten Freunden). — Neue Erfindungen. — Patentirte Pferdebändiger des Herrn von Brozowski. — Vereinswesen. — Kleine Mittheilungen. Korrespondenzen. — Ausland. — Vermischtes. — Redaktionsschalter. — Feuilleton.

2) **Aus allen Welttheilen.** Illustrirte Monatshefte für Länder- und Völkerkunde und verwandte Fächer. Leipzig. Hugo Töppen. Heft 2. November 1879.

Ostwärts. Reiseskizze von Alfred Wäldler. — A. Pinarts Reise nach der Osterinsel. — Die Marschen der Nordsee. — Famsam. Von Hübbe-Schleiden. II. Entwickelungsfähige Wildheit. — Auf dem Blauen Fluß. Von H. Scheube. — Eine Reise ins Eismeer. — Die Eisenbahnbrücken zwischen Basel und Mainz. Von Ingenieur E. Hammer. — Zustände in Alaska. Von W. Schleiden.

3) **Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik.** Herausgegeben von Dr. Joh. Conrad. Jena 1879. 5. Heft.

Das Verhältniß des Einzelwillens zur Gesammtheit im Lichte der Moralstatistik. Von Prof. Dr. Hermann Siebeck. — Literatur. — Nationalökonomische Gesetzgebung. — Miszellen. — Die periodische Presse des Auslandes und Deutschlands.

4) **Deutsche Rundschau für Geographie und Statistik.** Herausgegeben von Prof. Dr. Carl Arendts. München 1879. 1. Heft.

Kolumbus auf den kanarischen Inseln. Von Franz v. Löher. — Begleitworte zur Karte von Centralasien. Von Dr. Joseph Chavanne. — Geschichte und Geographie des Sklavenhandels in Afrika. Von Prof. Dr. Franz Ezerny. — Die Wolga und Kama. Von Albin Kohn. — Der Martologio, eine Schiffsrechnung der mittelalterlichen Nautiker und Geographen. Von Prof. Dr. S. Günther. — Visegrád. Von A. F. Hefsch. — Astronomie und physikalische Geographie. — Politische Geographie und Statistik. — Handel. — Bergbau, Industrie und Landwirthschaft. — Verkehrsanstalten. — Berühmte Geographen, Naturforscher und Reisende. — Geographische Nekrologie. Todesfälle. — Akademien, geographische und verwandte Vereine. — Bäder und klimatische Kurorte. — Kleinere Mittheilungen.

5) **Telegraphisches in verschiedenen Zeitschriften.**

Annalen der Physik und Chemie. Nr. 11.

Ueber galvanische Leitung von Metallegirungen. — Beschreibung einiger mit Elektrizität hoher Spannung mittels des Fernsprechers angestellter Versuche. — Ueber Extraströme in Eisendrähten.

Zeitschrift für angewandte Elektrizitätslehre.

Die Elektrizität im Dienste des Lebens. Von Dr. Werner Siemens. — Apparat für die Centralstation einer Feuertelegraphenanlage. — Versuche mit elektrischer Beleuchtung. — Neuerungen an Typendruckapparaten.

The telegraphic journal. Vol. VII. No. 163.

A chloride of lime battery. — Hickley's patent automatic electric lamp. — The electric motor of M. Marcel Deprez.

L'Electricité. 2e Série. No. 21.

Organisation de la téléphonie parisienne. — Pile impolarisable et régulateur Cloris Baudet. — Les vraies unités électriques. — Sphygmophone du docteur Stein.

Herausgegeben im Auftrage der Kaiserlichen Post- und Telegraphenverwaltung.

Gedruckt Berlin in der Reichsdruckerei.

Digitized by Google

Archiv für Post und Telegraphie.

Beiheft

zum

Amtsblatt der Deutschen Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung.

№ 24. Berlin, Dezember. 1879.

Inhalt: I. Aktenstücke und Aufsätze: 96. Die Ergebnisse der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung während der Jahre 1876—1878. (Schluß). — 97. Die Einweihung des Post- und Telegraphen-Gebäudes in Stolp in Pommern.

II. Kleine Mittheilungen: Der Aufschwung des Post- und Telegraphenverkehrs. — Welttelegraphennetz. — Das zweithöchste Observatorium der Welt. — Eisenbahn über den Isthmus von Tehuantepec. — Die türkischen Besitzungen in Europa. — Gründung einer geographischen Gesellschaft in Japan. — Ueber die Temperatur des elektrischen Lichtes.

III. Literatur des Verkehrswesens: Geographische Nachrichten für Welthandel und Volkswirthschaft.

IV. Zeitschriften-Uebersicht.

I. Aktenstücke und Aufsätze.

96. Die Ergebnisse der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung während der Jahre 1876—1878.

II.

Telegraphennetz.

A. Oberirdische Linien.

Die Länge der oberirdischen Linien betrug Ende 1875 35 708,41 km,
dagegen Ende März 1879 ..... 48 189,37 »
es sind mithin in den letzten 3¼ Jahren neu gebaut ..... 12 480,96 km;
was einer Vermehrung um rund 35 Prozent gleichkommt.

Die Länge der oberirdischen Leitungen betrug Ende 1875 132 009,69 km,
dagegen Ende März 1879 ..... 163 887,09 »
also mehr ..... 31 877,40 km;
d. i. gegen 1875 mehr rund 24 Prozent.

Diese erhebliche Verdichtung des Telegraphennetzes hat sich auf alle Theile des Reichsgebiets erstreckt; im Besonderen sind dabei die Gegenden berücksichtigt worden, welche aus Anlaß der weniger weit fortgeschrittenen Entwickelung ihrer Verkehrsverhältnisse bisher von der telegraphischen Verbindung ausgeschlossen

Digitized by Google

gewesen waren. Von den Gebirgsdistrikten sind rücksichtlich der stattgehabten Ausdehnung der Telegraphenverbindungen hier namentlich zu erwähnen: das Riesengebirge, das Erzgebirge, die Rhön, der Harz, das Sauerland, der Westerwald, der Hundsrück, die Eifel, der Odenwald und die Vogesen. An allen Seeküsten des Reichs hat zu gleicher Zeit eine erhebliche Vermehrung der Telegraphenverbindungen stattgefunden, die frische und kurische Nehrung, welche derselben bisher ganz entbehrten, sind u. A. in das Netz gezogen worden.

Auf einer Anzahl alter Hauptlinien an den großen Verkehrsstraßen hat eine Vermehrung der Leitungen behufs schnellerer Abwickelung der Korrespondenz stattgefunden.

Zur Herstellung dieses Zuwachses an Linien und Leitungen waren erforderlich

200 000 Stück Stangen,
500 000 » Isolatoren,
500 000 » Isolatorstützen und
3¼ Millionen Kilogramm Eisendraht.

Diese Materialien sind zum überwiegenden Theile aus dem Inlande bezogen worden und die Einnahmen dafür der inländischen Forstwirthschaft und Industrie zu Gute gekommen, während zugleich zahlreiche Arbeiter bei den Erd- und Bauarbeiten lohnende Beschäftigung für längere Zeit erhalten haben.

Die Zubereitung der erwähnten 200 000 hölzernen Stangen zu Neuanlagen, sowie der zur Linien-Instandhaltung erforderlich gewesenen Stangen mit fäulnißwidrigen Stoffen hat der Hauptsache nach auf reichseigenen Zubereitungsanstalten durch Beamte der Telegraphenverwaltung stattgefunden.

An Zubereitungsanstalten waren im Betriebe

1876 15,
1877 19,
1878 17,

auf welchen die Tränkung der Stangen mit Kupfervitriollösung unter Aufsicht von Telegraphenbeamten während der Monate März bis November bewirkt wurde.

Die Zahl der auf obigen Anstalten zubereiteten Stangen betrug

1876..... 87 988 Stück mit dem kubischen Inhalte von 20 666 cbm,
1877..... 119 045 » » » » » » 24 456 »
1878..... 114 522 » » » » » » 24 034 ».

Der Preis der zubereiteten Hölzer, frei Anstalt, belief sich für das Kubikmeter

1876..... auf ℳ. 32,23,
1877..... » » 30,74,
1878..... » » 28,95

oder für die 8,5 m lange Durchschnittsstange ℳ. 8,10 bz. ℳ. 7,49 und ℳ. 7,04.

Die Zubereitung der Stangen auf reichseigenen Anstalten hat somit nicht nur finanziell günstige Ergebnisse geliefert, sondern sie hat auch die Verwaltung von den Lieferern in höherem Maße unabhängig gemacht, als dies früher der Fall war. Sie hat außerdem ermöglicht, den im Interesse der Forstwirthschaft gestellten Anforderungen Rechnung zu tragen, indem öfters Zubereitungsanstalten an den von den Regierungen gewünschten Stellen angelegt werden konnten.

An extraordinären Mitteln für die umfassende Erweiterung des Reichs-Telegraphennetzes sind ℳ. 6 793 435 vom Bundesrath und Reichstage verfassungsmäßig bewilligter Fonds aufgewendet worden.

Digitized by Google

Die Kosten für die Instandhaltung und Verlegung einzelner Theile ꝛc. des oberirdischen Liniennetzes haben betragen:

a) im Jahre 1876 und im ersten Vierteljahre 1877. *M.* 1 734 124,
b) im Etatsjahre 1877/78..... » 1 702 972,
c) im Etatsjahre 1878/79..... » 1 510 219.

Die Belastung der Gestänge mit einer großen Zahl von Leitungen hat auf den betreffenden Strecken die Aufstellung von Doppelgestängen und doppelten Stangenreihen in erweitertem Maße erforderlich gemacht. Es waren Ende 1875 1 493 km Doppelgestänge und doppelte Stangenreihen, Ende des Etatsjahres 1878/79 dagegen 1 978 km dergleichen vorhanden. Mit der Entlastung der Gestänge durch Herstellung von Doppelgestängen und doppelten Stangenreihen wird fortgefahren.

B. Unterirdische Linien.

Als ein wichtiger Fortschritt in der Telegraphie ist der Uebergang zu dem System der unterirdischen Telegraphenlinien zu bezeichnen. Die Vorzüge derselben waren für kürzere Strecken anerkannt; bezüglich der längeren Entfernungen bestanden nach den mißglückten Versuchen, welche zu Anfang der fünfziger Jahre stattgefunden hatten, vielfach schwankende Urtheile, Zweifel und Besorgnisse, die nur durch einen Versuch in großem Maßstabe zu beseitigen waren. Nach sorgfältigem Studium aller einschlagenden Fragen wurde Ende 1875 ein umfassender Plan zur Herstellung eines unterirdischen Telegraphennetzes für das Reich entworfen und in seinen geographischen, technischen und finanziellen Einzelheiten festgestellt. Nachdem die erforderlichen Mittel etatsmäßig bewilligt worden waren, wurde im Sommer 1876 mit der Ausführung der Versuchslinie Berlin—Halle unter Anwendung der bis jetzt bekannten vollkommensten Hülfsmittel, welche Wissenschaft und Technik an die Hand gaben, begonnen, und da dieser Versuch ein glänzendes Ergebniß geliefert hatte, sofort mit der weiteren Ausführung des Gesammtplanes kräftigst vorgegangen. Von den im Plane vorgesehenen Linien, welche in ihrer Gesammtheit darauf berechnet sind, die wichtigsten Verkehrsorte des Reichs, sowie dessen Festungen und Seeplätze in gesicherte unterirdische Telegraphenverbindung zu setzen, sind in den Jahren 1876, 1877 und 1878 hergestellt worden:

a) die Linie von Berlin über Halle a. S. und Kassel nach Frankfurt a. M. und Mainz;
b) die Linie von Halle a. S. nach Leipzig;
c) die Linie von Berlin nach Hamburg;
d) die Linie von Hamburg nach Kiel;
e) die Linie von Berlin nach Cöln über Magdeburg, Braunschweig, Hannover, Minden, Münster, Wesel und Düsseldorf;
f) die Linie von Cöln nach Elberfeld und Barmen;
g) die Linie von Frankfurt a. M. nach Straßburg i. E. über Darmstadt, Mannheim, Karlsruhe, Rastatt und Kehl;
h) die Linie von Hamburg nach Cuxhaven.

Außerdem wurde zwischen den Inseln Alsen und Fühnen in Gemeinschaft mit der Königlich dänischen Telegraphenverwaltung ein unterseeisches Kabel gelegt. Die Legung eines Kabels durch die Nordsee von der Insel Sylt bis Arendal behufs der direkten Verbindung Deutschlands mit Norwegen ist im Laufe des Sommers 1879 vollendet worden.

Digitized by Google

Für das unterirdische Telegraphennetz des Deutschen Reichs ergiebt sich gegenwärtig eine Ausdehnung von 2 487 km Linien. Die meisten dieser Linien zählen sieben, einige vier Leitungen, und es beträgt die Gesammtlänge der unterirdischen Leitungen des Reichs gegenwärtig 16 740 km. Die längste Linie — von Kiel bis Straßburg i. E. — erstreckt sich auf mehr als 1 219 km.

Bei den vorstehenden Angaben sind jene unterirdischen Leitungen nicht mitgerechnet worden, welche schon bisher innerhalb der größeren Städte, ferner in Tunneln, Flüssen, Seen und Meeresarmen vorhanden waren und die als Bestandtheile oberirdischer Linien zu betrachten sind.

Schwierigkeiten bei Ausführung der unterirdischen Linien ergaben sich besonders in Sumpf- und Felsboden, in den Straßen der großen Städte und den fortifikatorischen Anlagen der Festungen, sowie beim Durch- und Ueberschreiten der Gewässer. An Flußkabeln besonderer Konstruktion wurden u. A. 3 642 m in 30 Abschnitten zum Durchschreiten der Elbe, Havel, Dosse, des Rheins, der Lippe, Emscher, Ruhr, des Neckars, der Murg und der Kinzig, sowie kleinerer Wasserläufe und schiffbarer Kanäle verwendet.

In der Ausführung begriffen sind die Linien:

a) Hamburg—Bremen—Emden mit Abzweigungen nach Bremerhaven und Wilhelmshaven;
b) Cöln—Coblenz, Mainz—Coblenz und Coblenz—Trier—Metz;
c) Metz—Straßburg;
d) Berlin—Dresden.

Diese Linien werden noch im Laufe des gegenwärtigen Jahres (1879) vollendet werden.

Vorbereitet werden ferner behufs der Ausführung im Jahre 1880 die Linien:

e) Berlin—Frankfurt a. O.—Breslau;
f) Berlin—Müncheberg (Theilstrecke der künftigen Linie Berlin—Küstrin—Posen—Thorn);
g) Berlin—Stettin.

Demnächst kommen die Linien Stettin—Colberg—Danzig—Königsberg, Müncheberg—Küstrin—Posen—Thorn, Cöln—Aachen an die Reihe. Die Weiterführung der Linien von Königsberg bis zur preußisch-russischen Grenze bei Eydtkuhnen, ferner von Breslau bis zur preußisch-österreichischen Grenze bei Oderberg ist in Aussicht genommen.

Nach Vollendung dieser Arbeiten — voraussichtlich 1883 — wird der Hauptplan zur Schaffung eines unterirdischen Telegraphennetzes auf den großen Verkehrs- und Militärstraßen des Reichs im Wesentlichen verwirklicht sein.

Deutschland ist mit diesem wichtigen Fortschritt allen anderen Nationen vorangegangen und hat durch den Besitz eines schon jetzt bedeutenden unterirdischen Telegraphennetzes einen erheblichen Vorsprung vor den übrigen Staaten Europas erlangt. Die bisher aufgewendeten, im Wege extraordinärer Kreditbewilligungen unter Zustimmung des Bundesraths und Genehmigung des Reichstages aufgebrachten Kosten betragen 12 721 821 Mark. Bedeutende inländische Industriezweige sind hierdurch gefördert worden.

Die große Bedeutung der unterirdischen Telegraphenlinien für die Sicherheit der Verbindungen und für die von derselben abhängenden äußerst wichtigen Interessen der Staaten und Völker bedarf eines Nachweises nicht mehr. Die schweren

Digitized by Google

Beschädigungen, denen auch im letzten Winter wieder die oberirdischen Verbindungen verschiedener Staaten in Folge großer Stürme, Schneewehen u. s. w. ausgesetzt gewesen sind und welche lang andauernde Störungen des telegraphischen Betriebes und somit empfindliche Nachtheile für Handel und Schifffahrt, für öffentliche und Familieninteressen im Gefolge gehabt haben, legen es nahe, den Ausbau eines unterirdischen Linienetzes mit Nachdruck zu fördern. Die Konstruktion der Kabel und die Art der Legung haben sich bisher durchaus bewährt. Die erlangten befriedigenden Ergebnisse schließen selbstverständlich nicht eine sorgsame Beachtung aller Verbesserungsvorschläge aus, zu denen neue Wahrnehmungen im Gebiete der Wissenschaft und Technik Anlaß geben, und von denen nur zu wünschen wäre, daß ihre Anzahl in richtigem Verhältniß zu ihrer praktischen Brauchbarkeit stände.

Verhältnisse der Post und Telegraphie zu den Eisenbahnen.

Die Wirkungen des Eisenbahn-Postgesetzes vom 20. Dezember 1875, welches die Leistungen der Eisenbahnen für die Zwecke des Postdienstes nach gleichmäßigen Grundsätzen regelt, haben wesentlich dazu beigetragen, die zahlreichen Beziehungen der Postverwaltung zu den Eisenbahnen in erwünschter Weise zu ordnen. Soweit einzelne Punkte der Vollzugsbestimmungen zu Zweifeln und Meinungsverschiedenheiten Anlaß boten, ist eine Verständigung zwischen der Postverwaltung und der Eisenbahn-Aufsichtsbehörde erreicht worden, ohne daß es der Entscheidung des Bundesraths bedurfte.

Die vorbehaltene Revision der Vollzugsbestimmungen hat zu einer Aenderung der Vorschriften bezüglich der Ermittelungen über die den Eisenbahnverwaltungen zustehenden Vergütungen für Beförderung derjenigen Packete geführt, welche nach Artikel 2 des Gesetzes vom 20. Dezember 1875 der Frachtfreiheit nicht unterliegen.

Die Bestrebungen der Postverwaltung, das Verhältniß der bei Erlaß des Eisenbahn-Postgesetzes bereits konzessionirt gewesenen Privatbahnen den Vorschriften dieses Gesetzes anzupassen, sind insofern von Erfolg gewesen, als mehrere dieser Bahnen anstatt der ihnen konzessionsmäßig obliegenden Verpflichtungen für die Zwecke des Postdienstes die durch das neue Gesetz vorgesehenen Leistungen bedingungslos übernommen haben; mit anderen Bahnen ist das Verhältniß in Anlehnung an die Bestimmungen des Gesetzes vom 20. Dezember 1875 durch neue Verträge geregelt worden.

In Rücksicht auf Artikel 9 des mehrgedachten Gesetzes vom 20. Dezember 1875 sind mit den betheiligten Reichs- ꝛc. Behörden allgemeine Grundsätze vereinbart, nach welchen den Eisenbahnen mit schmalerer als der Normalspur und den Eisenbahnen, auf welchen die »Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung« Anwendung findet, die gesetzlichen Verpflichtungen für die Zwecke des Postdienstes ermäßigt oder ganz erlassen werden können.

In den Beziehungen der Reichs-Telegraphie zu den Eisenbahntelegraphen sind hinsichtlich der Telegrammbeförderung wesentliche Veränderungen eingetreten.

Die Eisenbahntelegraphen, in erster Linie dazu bestimmt, der Sicherheit des Bahnbetriebes zu dienen, sind naturgemäß zur Beförderung von nichteisenbahndienstlichen Telegrammen nur aushülfsweise, d. i. insoweit heranzuziehen, als der Reichstelegraph nicht die Mittel zur Beförderung darbietet. In dieser Hinsicht ergaben sich aus der Anwendung der früheren Vorschriften recht ungünstige Verhältnisse, welche durch ein unterm 7. März 1876 erlassenes neues Reglement zweckentsprechende

Digitized by Google

Veränderungen erfahren haben. Gleichzeitig ist die Verwaltung mit der Einrichtung von Reichs-Telegraphenbetriebsstellen auf den Bahnhöfen in größerem Umfange vorgegangen.

Die hiernach eingetretene theilweise Entlastung der Eisenbahntelegraphen von der ihnen als Nebenleistung zugewiesenen Beförderung von Privattelegrammen liegt vornehmlich im Interesse des den Telegraphen benutzenden Publikums, da einestheils der Reichstelegraph vermöge seiner umfangreicheren Betriebsmittel besser, als der Bahntelegraph in der Lage ist, die Telegramme rasch und sicher zu übermitteln, und anderentheils für diejenige Korrespondenz, welche auf Reichs- und Eisenbahntelegraphenlinien Beförderung erhält, durch die beiderseitige Zuführung mehr oder weniger große Verzögerungen erwachsen.

Im Uebrigen sind durch das gedachte neue Reglement auch zweckentsprechende Festsetzungen darüber getroffen worden, in welchen Fällen die bei Eisenbahn-Telegraphenstationen aufgegebenen Telegramme im Interesse ihrer schnelleren Uebermittelung dem Reichstelegraphen zuzuführen sind. Endlich haben die früheren Bestimmungen über die Vertheilung der Gebühren für solche Telegramme, welche theils auf Reichs-, theils auf Bahn-Telegraphenlinien Beförderung erhalten, eine Aenderung dahin erfahren, daß nunmehr die betreffenden Gebühren den Leistungen entsprechend unter die betheiligten Verwaltungen vertheilt werden.

Post- und Telegraphen-Diensträume.

Die Zahl der reichseigenen Post- und Telegraphengrundstücke, welche Ende 1875 sich auf 277 belief, ist Ende

1876 auf 303,
1877 „ 326,
1878 „ 331

gestiegen.

Hierbei sind nicht einbegriffen diejenigen Post- und Telegraphengrundstücke (zur Zeit 12), welche im Eigenthum der einzelnen Bundesstaaten verblieben sind, und an denen das Reich nur ein dauerndes Nutzungsrecht besitzt.

Die Ausgaben für Erwerbung von Grundstücken, sowie für den Aufbau, den Ausbau und die bauliche Instandhaltung der Postgebäude haben betragen:

im Rechnungszeitraume	bei den fortdauernden Ausgaben	bei den einmaligen Ausgaben des ordentlichen Etats	bei den einmaligen Ausgaben des außerordentlichen Etats	Zusammen.
	Mark.	Mark.	Mark.	Mark.
1876 und erstes Vierteljahr 1877	2 707 250	1 622 900	400 000	4 730 150
1877/78	2 300 000	1 488 000	1 789 388	5 577 388
1878/79	1 000 000	2 544 245	2 144 100	5 688 345.

Hierzu treten noch 2 809 398 Mark für Grundstückserwerbungen ꝛc., welche aus Anlaß der Herstellung unterirdischer Telegraphenlinien, sowie behufs der Ein-

Digitized by Google

richtung der Rohrpost in Berlin nöthig geworden und deren Kosten aus den zu neuen Telegraphenanlagen besonders bewilligten Mitteln bestritten worden sind.

Von dem für 1876 bis Ende März 1879 bei den fortdauernden Ausgaben verrechneten Gesammtbetrage von 6 007 250 Mark entfallen:

auf Grundstücksankäufe und Neubauten ..... 3 182 846 Mark,
auf bauliche Erweiterungen und Instandhaltung der Dienstgebäude ..... 2 824 404 „ .

Durch diese verfassungsmäßig bewilligten Aufwendungen für Bauzwecke haben die Nachtheile, welche wegen Unzulänglichkeit der Post- und Telegraphendiensträume dem stetig anwachsenden Verkehre gegenüber vielfach hervorgetreten waren, zum großen Theile beseitigt werden können; und es ist zu erwarten, daß bei weiterem planmäßigen Vorgehen in dieser Richtung vollkommen geregelte Verhältnisse in nicht zu ferner Zeit sich werden erreichen lassen.

Grundstückserwerbungen haben in den Jahren 1876 bis 1878 stattgefunden in: Altenburg i. S., Altona, Anclam, Annaberg, Arolsen, Berlin, Bonn, Braunschweig, Breslau, Bromberg, Coblenz, Cöslin, Flensburg, Freiburg i. B., Fulda, Godesberg, Graudenz, Greifenhagen, Guben, Hamburg, Husum, Kohlfurt, Kreuz, Magdeburg, Meiningen, Neuruppin, Neuwied, Osnabrück, Pforzheim, Ratzeburg, Remscheid, Rendsburg, Rostock, Ruhrort, Schmalkalden, Schweidnitz, Stendal, Stolp, Swinemünde, Waldenburg i. Schl., Werdau, Wiesbaden, Wilhelmshaven, Worms und Zittau.

Neubauten wurden eingeleitet in: Anclam, Berlin, Braunschweig, Cassel, Darmstadt, Düsseldorf, Freiburg i. Baden, Fulda, Guben, Hannover, Hansdorf, Hildesheim, Meiningen, Münster i. W., Neuß, Nordhausen, Pforzheim, Stolp, Swinemünde. Mehrere der betreffenden neuen Gebäude sind bereits fertig und in Gebrauch genommen; vollendet wurden außerdem die schon vor 1876 begonnenen Neubauten in Deutsch-Avricourt, Berlin, Bielefeld, Bremen, Danzig, Emden, Hagen, Königsberg i. Pr., Plauen, Posen, Potsdam, Witten. Die ebenfalls vor 1876 begonnenen umfangreichen Bauten in Dresden und Leipzig werden im nächsten Jahre zu Ende geführt werden.

Unter den fertiggestellten Bauten sind von monumentaler Bedeutung: das neue Telegraphengebäude an der Jägerstraße zu Berlin, in welchem der große Apparatensaal des Haupt-Telegraphenamts sich befindet, das Geldhallengebäude auf dem Postgrundstücke an der Königstraße zu Berlin, die umfassenden Posthaltereibauten an der Oranienburgerstraße daselbst, das Postgebäude in Bremen und das Dienstgebäude für die Bezirks-Ober-Postdirection zu Danzig.

Bauliche Erweiterungen sind auf 31 Grundstücken vorgenommen worden. Dadurch ist es mit Aufwendung verhältnißmäßig geringer Mittel gelungen, die von der früheren Telegraphenverwaltung lediglich für Telegraphen-Betriebszwecke beabsichtigt gewesenen Grundstücksankäufe und Neubauten, welche zum Theil sehr erhebliche Ausgaben würden erfordert haben, entbehrlich zu machen.

Die Zusammenlegung der Post- und Telegraphenbetriebsstellen ist gegenwärtig so weit durchgeführt, daß, abgesehen von den in besonderen Gebäuden untergebrachten selbstständigen Telegraphenämtern I. Klasse, nur noch etwa dreißig Telegraphenämter von den am nämlichen Orte befindlichen Postanstalten räumlich getrennt sind.

Digitized by Google

Für die miethsweise Beschaffung von Post- und Telegraphenräumen wurden aufgewendet:

im Jahre 1876	2 242 210	Mark,
im ersten Vierteljahr 1877	601 941	»
im Etatsjahre 1877/78	2 325 418	»
im Etatsjahre 1878/79	2 409 262	» .

Auch in dem Zeitraume, auf welchen der vorliegende Verwaltungsbericht sich bezieht, hat die Post- und Telegraphenverwaltung in nicht seltenen Fällen Abkommen mit Unternehmern dahin getroffen, daß Letztere für eigene Rechnung, aber nach Vorschrift und unter Aufsicht der Behörde, Post- und Telegraphengebäude errichten, welche der Verwaltung auf längere Zeit, zugleich mit der Berechtigung vermiethet werden, innerhalb einer gewissen Frist die Liegenschaft für einen im Voraus vertragsmäßig bestimmten Preis käuflich zu erwerben. Derartige Kaufrechte besitzt die Verwaltung z. B. an Gebäuden in: Alt-Boyen, Auerbach i. S., Coburg, Elmshorn, Eutin, Flinsberg, Frankenberg i. S., Forst, Glatz, Greifenberg i. P., Hirschberg i. Schl., Landsberg a. W., Luckenwalde, Mettmann, Neumark W.-Pr., Neumühl-Kutzdorf, Neustadt W.-Pr., Offenbach a. M., Ostrowo, Preetz, Pr. Stargardt, Rheine, Rheydt, Schlawe, Schwelm, Staßfurt, Steele, Tondern, Tuchel, Werden und Wesel.

Die im Jahre 1875 erfolgte Einrichtung einer ausschließlich den Zwecken des Reichs dienenden Bauverwaltung hat auch in dem weiteren Zeitraume ihres Bestehens sich bewährt. Ohne diese Einrichtung würde es nicht möglich gewesen sein, den durch lange Zurückhaltung so sehr gesteigerten und deshalb von vielen Seiten gleichzeitig herangetretenen Bedürfnissen auf diesem Gebiete in dem Maße, wie es geschehen, Genüge zu leisten.

Auf Grund der inzwischen gewonnenen Erfahrungen sind über die zweckmäßige und wirthschaftliche Behandlung der Baupläne organische Bestimmungen erlassen worden, welche den Bezirksbaubeamten einen durch allgemeine Landesvorschriften bisher nicht dargebotenen Anhalt gewähren, und welche, wie zu hoffen steht, für die Fortentwickelung dieses Reichsdienstzweiges von hervortretendem Nutzen sein werden.

Telegraphentarif.

Der Reichs-Telegraphentarif hat durch die Verordnung vom 24. Januar 1876 eine grundsätzliche Umgestaltung erfahren. An Stelle der früheren Drei-Zonensätze ist eine einheitliche Taxe getreten, bei welcher ohne Ansehung der Entfernung die Taxe nach der Wortzahl bemessen wird.

Der neue Tarif hat den Zweck verfolgt, die Gebührenerhebung zu vereinfachen und dabei einerseits dem Publikum die Entscheidung über die Länge der telegraphischen Mittheilungen völlig zu überlassen, andererseits aber die Gebühren in ein richtiges Verhältniß zur Leistung der Verwaltung zu setzen.

Die Ergebnisse dieses neuen Tarifs haben den Erwartungen durchaus entsprochen; sie haben die Gegner, welche wohl jede Aenderung eines Tarifs — sie sei denn eine durchgängige Ermäßigung — hervorzurufen pflegt, in ihrer großen Mehrzahl theils zum Schweigen gebracht, theils in Anhänger des Tarifs verwandelt.

Die Einnahmen sind günstig gewesen; außerdem ist eine bedeutende Ersparung an Arbeit eingetreten, da die Wortzahl der Telegramme sich erheblich vermindert hat.

Digitized by Google

Die Einnahme an Telegraphengebühren bezifferte sich
für das Kalenderjahr 1875 ..... auf 10 594 538 Mark,
» » » 1876 ..... » 11 513 032 »
» » I. Quartal 1877 ..... » 2 741 548 »
» » Etatsjahr 1877/78 ..... » 12 756 943 »
» » » 1878/79 ..... » 12 845 379 »,

so daß sich für 1878 gegen 1875 eine Mehreinnahme von 2 250 841 Mark, d. i. eine Steigerung um 21,24 Prozent, ergiebt.

Hierbei muß jedoch erwähnt werden, daß die große Zahl neu errichteter Stationen zur Vermehrung der Einnahme ebenfalls beigetragen hat. Auf der anderen Seite kommt allerdings in Betracht, daß der Rückgang in den Geschäften, den die schwere und anhaltende Handelskrisis verursacht, auf den telegraphischen Verkehr besonders ungünstig eingewirkt hat.

Fast noch höher als der finanzielle Erfolg des neuen Tarifs ist für die Verwaltung die größere Schnelligkeit in der Depeschenbeförderung, sowie die Verringerung der Arbeitsleistung im Betriebe zu schätzen: Vortheile, welche als unmittelbare Folge der Einführung des neuen Tarifs anzusehen sind. Unter der Herrschaft des alten Tarifs lag für jeden Einzelnen die Verlockung nahe, die zulässige Meistzahl an Worten — zwanzig Worte — auch voll auszunutzen. Dementsprechend enthielt vor dem 1. März 1876 jedes Telegramm durchschnittlich ..... 18,3 Worte,
gegenwärtig beträgt der Durchschnitt ..... 12,7 »
also ..... 5,6 Worte,

oder rund 30 Prozent weniger. Auf den Gesammtverkehr übertragen, ergiebt sich für 1878 gegen 1875 ein Minderaufwand von über 40 Millionen Worten oder von rund 2 Millionen Telegrammen zu 20 Worten.

Die Leitungen werden mithin nicht unnöthig belastet, die Verwaltung erspart Arbeitskräfte sowie Betriebsmittel, und das Publikum gewöhnt sich, viel in wenig Worten zu sagen.

Der neue Tarif ist bereits in dem internationalen Verkehre Deutschlands mit Belgien, Niederland, Luxemburg, der Schweiz, Dänemark, Frankreich, Rußland, Oesterreich-Ungarn, Großbritannien und Schweden in Anwendung. Auch ist der Worttarif bereits von mehreren auswärtigen Telegraphenverwaltungen (Schweiz, Frankreich) für deren internen Verkehr angenommen.

Nach diesen Vorgängen durfte erwartet werden, daß der Worttarif auf dem im Jahre 1879 zu London stattgehabten Telegraphenkongreß als Grundlage für die Regelung des allgemeinen internationalen Telegraphentarifs angenommen werden würde. Diese Erwartung ist in Erfüllung gegangen.

Auswärtige Beziehungen.

Den wesentlichsten Fortschritt in der Regelung und Pflege der internationalen Postbeziehungen bezeichnet die Erweiterung des durch den Berner Vertrag vom 9. Oktober 1874 gegründeten Allgemeinen Postvereins zum Weltpostverein.

Bei den erheblichen Vortheilen und segensreichen Wirkungen, welche sich aus der Begründung einer großen Postgemeinschaft in den, dem Berner Vereine an-

Digitized by Google

gehörigen Gebieten für die Vermittelung des Weltverkehrs ergaben, konnte es nicht ausbleiben, daß in verschiedenen, noch nicht dem Vereine beigetretenen außereuropäischen Ländern der Wunsch nach Aufnahme in den Allgemeinen Postverein immer dringender wurde.

Ostindien war das erste, nicht von vornherein zum Vereine gehörige Land, welches sich für den Beitritt zu demselben erklärte. Zur Vereinbarung der Bedingungen traten die mit der ostindischen Postverwaltung in unmittelbaren postalischen Beziehungen stehenden Verwaltungen am 17. Januar 1876 mit jener Verwaltung zu einer Konferenz in Bern zusammen. Die Letztere gelangte zwar noch nicht zu der von der deutschen Reichs-Postverwaltung und von der französischen Postverwaltung bei diesem Anlaß in Antrag gebrachten allgemeinen Regelung der Bedingungen für den Eintritt der überseeischen Länder in den Allgemeinen Postverein, führte aber doch zur Unterzeichnung eines Spezial-Uebereinkommens vom 27. Januar 1876, durch welches die Aufnahme der zu Britisch-Indien gehörenden Gebiete, sowie sämmtlicher Kolonien Frankreichs in den Allgemeinen Postverein zum 1. Juli 1876 festgestellt wurde.

Auf Grund dieses Uebereinkommens wurden in Deutschland als einheitliche Vereinssätze für Britisch-Indien und die französischen Kolonien folgende Sätze eingeführt:

40 Pfennig für frankirte Briefe,
20 Pfennig für Postkarten,
10 Pfennig für Drucksachen, Waarenproben und Geschäftspapiere.

Durch die Aufnahme Britisch-Indiens und der französischen Kolonien erfuhr der Allgemeine Postverein, welcher bis dahin bereits 738 000 geographische Quadratmeilen mit 375 Millionen Seelen umfaßt hatte, einen Zuwachs von etwa 90 000 Quadratmeilen mit 245 Millionen Einwohnern.

Das ostindische Uebereinkommen hat demnächst später eine weitergehende Bedeutung insofern erlangt, als dasselbe zur Grundlage für den Beitritt einer größeren Anzahl überseeischer Länder zum Allgemeinen Postverein genommen wurde.

Dem Beispiele Britisch-Indiens und der französischen Kolonien folgten:
am 1. April 1877 die britischen Kolonien Ceylon, Straits Settlements, Labuan, Hongkong, Trinidad, Britisch-Guyana, die Bermudas-Inseln, Jamaica und Mauritius nebst Zubehör;
am 1. Mai 1877 die sämmtlichen niederländischen und spanischen Kolonien;
am 1. Juni 1877 Japan;
am 1. Juli 1877 Brasilien und die sämmtlichen portugiesischen Kolonien;
am 1. September 1877 Persien, Grönland und die dänischen Antillen;
am 1. April 1878 die Argentinische Republik;
am 1. Juli 1878 Canada;
am 1. Januar 1879 Neu-Fundland, die britischen Kolonien an der Westküste von Afrika, die Falklands-Inseln und Britisch Honduras.

Inzwischen war in Folge der Bestimmung im Artikel 18 des Berner Vertrages am 1. Mai 1878 ein neuer Postkongreß in Paris zusammengetreten, um auf Grund der seit dem Jahre 1875 gemachten Erfahrungen Erweiterungen und Verbesserungen des Vereinsvertrages und der zugehörigen Ausführungs-Uebereinkunft zu vereinbaren. Den Berathungen wurden die von Frankreich unter Mitwirkung des internationalen Postbüreaus zu Bern hergestellten umfassenden Vorlagen zum Grunde gelegt.

Digitized by Google

An dem Kongresse nahmen außer den Vertretern der dem Verein angehörigen Länder noch Bevollmächtigte der Regierungen von Canada, Chili, Haiti, Hawai, Liberia, Mexiko, Peru, Salvador, Uruguay und Venezuela Theil.

Bereits am 1. Juni sah sich der Postkongreß am Ziele seiner Arbeiten und konnte zur Unterzeichnung des neuen Vertrages schreiten, dessen Ausführung auf den 1. April 1879 festgesetzt wurde, und welcher demnächst eine einheitliche Norm für den gesammten Briefverkehr der civilisirten Nationen der Erde zu bilden bestimmt ist.

Der neue Vertrag beruht in den Hauptpunkten auf den bewährten Grundlagen des Berner Vertrages. Er charakterisirt sich als ein Werk der Befestigung dieser Grundlagen und ihres weiteren Ausbaues im Sinne des Grundgedankens einer einheitlichen Regelung des Weltpostverkehrs vom Standpunkte der Verkehrsfreiheit. Er führt eine beträchtliche geographische Ausdehnung des Vereinsgebiets herbei, so daß dasselbe nunmehr fast die Gesammtheit der civilisirten Länder des Erdkreises umschließt; er unterwirft insbesondere auch die zahlreichsten und wichtigsten ozeanischen Seepostlinien seinen Gesetzen. Er verwirklicht weitere Erleichterungen des Postverkehrs und führt den Grundsatz der Einheitlichkeit und Formenvereinfachung in allen wesentlichen Punkten strenger durch, als dies bei dem ersten Anlauf im Jahre 1874 geschehen konnte, wo verschiedene Ausnahme- und Uebergangsbestimmungen noch nicht zu vermeiden waren.

Was die oben aufgeführten, dem Vereine bis dahin noch nicht beigetretenen Länder betrifft, so wurde seitens der Vertreter von Canada, Mexiko, Peru und Salvador der Vertrag am 1. Juni 1878 zu Paris unterzeichnet. Die Abgesandten der übrigen in Paris vertretenen Nichtvereinsländer stellten den Beitritt in Aussicht. In der That haben sich inzwischen Chili und Liberia, sowie auch die Republik Honduras dem Vereine angeschlossen.

Das Gebiet des Vereins war am 1. April 1879 auf 1 328 523 Quadratmeilen mit etwa 755 Millionen Einwohnern angewachsen. Außerhalb desselben sind nur noch einzelne britische Kolonien (namentlich auch die australischen), einige Republiken Süd- und Mittel-Amerikas und China geblieben. China kann indeß hinsichtlich des internationalen Verkehrs im Wesentlichen als zum Verein gehörig mit Rücksicht darauf gelten, daß in den wichtigeren Hafenorten dieses Landes britische, französische oder japanische Postanstalten sich befinden, welche dem Verein angehören, und daß außerdem von Rußland ein Land-Postkurs über Kiächta bis nach Peking zur Beförderung von Korrespondenzen gegen die Vereinstaxe unterhalten wird.

Außer dem Weltpostvertrage sind auf dem Pariser Postkongreß zwei Verträge über die Geldvermittelung abgeschlossen worden: ein Uebereinkommen, betreffend den Austausch von Briefen mit Werthangabe (1. Juni 1878) und ein Uebereinkommen, betreffend den Austausch von Postanweisungen (4. Juni 1878).

Bereits auf dem im Jahre 1874 in Bern versammelten Postkongreß war in Anregung gekommen, außer der eigentlichen Korrespondenz auch Briefe mit Werthangabe und Postanweisungen im internationalen Vereinsverkehre allgemein zur Beförderung bz. Vermittelung durch die Post zuzulassen. Es stellten sich indeß der Ausführung damals erhebliche Schwierigkeiten entgegen, so daß in den Berner Vertrag nur ein Vorbehalt aufgenommen werden konnte, nach welchem der Austausch

Digitized by Google

der bezeichneten Sendungen zwischen den verschiedenen Ländern und Ländergruppen des Vereins den Gegenstand weiterer Vereinbarungen bilden sollte. Je mehr indeß die Zahl der in dieser Beziehung zwischen je zwei Ländern vereinbarten Einzelabkommen sich steigerte, desto mehr machte sich das Bedürfniß geltend, die vielfachen Abweichungen in den Bestimmungen zu beseitigen und die verschiedenen Einzelabkommen durch je ein Vereins-Uebereinkommen zu ersetzen. Deutscherseits wurde jede sich darbietende Gelegenheit benutzt, um die Angelegenheit im obigen Sinne zu fördern. Bereits im Jahre 1876 war den größeren Nachbarstaaten ein vorläufiger Entwurf zu einem Werthbrief- und zu einem Postanweisungs-Uebereinkommen mitgetheilt worden. Nachdem der Gegenstand in dieser Weise vorbereitet war, wurden von der französischen Postverwaltung, welche auch in dieser Beziehung die Vorarbeiten für den Postkongreß von 1878 unter Mitwirkung des internationalen Postbüreaus zu Bern herzustellen hatte, dem Kongreß zwei auf den Gegenstand bezügliche Vertragsentwürfe vorgelegt. Dieselben sind mit geringen Aenderungen zur Annahme und gleichzeitig mit dem Weltpostvertrage vom 1. April 1879 zur Ausführung gelangt.

Das Uebereinkommen, betreffend den Austausch von Briefen mit Werthangabe, ist von

Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Belgien, Dänemark und den dänischen Kolonien, Egypten, Frankreich und den französischen Kolonien, Italien, Luxemburg, Niederland, Norwegen, Portugal und den portugiesischen Kolonien, Rumänien, Rußland, Serbien, Schweden und der Schweiz,

das Uebereinkommen, betreffend den Austausch von Postanweisungen, von

Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Belgien, Dänemark, Egypten, Frankreich und den französischen Kolonien, Italien, Luxemburg, Niederland, Norwegen, Portugal, Rumänien, Schweden und der Schweiz

unterzeichnet.

Der Kreis der Versendungsgegenstände, welche überall gemeinsamen Bestimmungen unterworfen sind, ist durch den Abschluß der beiden Uebereinkommen über den Austausch von Briefen mit Werthangabe und Postanweisungen um zwei bedeutende Gattungen erweitert. Der Pariser Postkongreß hat dadurch die weitere Entwickelung der wichtigen kommerziellen und sozialen Beziehungen zwischen den verschiedenen Ländern des Weltpostvereins wesentlich gefördert.

Die Post-Dampfschiffsverbindungen Deutschlands mit überseeischen Ländern sind vermehrt und verbessert worden.

Die hamburger südamerikanische Dampfschifffahrts-Gesellschaft, welche früher zweimal monatlich Fahrten nach südamerikanischen Häfen ausführte, ist dazu übergegangen, eine dritte direkte regelmäßige Verbindung mit der Ostküste von Süd-Amerika herzustellen. Zwei dieser Linien vermitteln den Verkehr mit den brasilianischen Häfen Bahia, Rio de Janeiro und Santos, die dritte verbindet Montevideo und Buenos-Ayres mit Deutschland.

Im Weiteren ist eine neue Verbindung mit der Ostküste von Süd-Amerika durch den Norddeutschen Lloyd hergestellt worden. Diese Gesellschaft unternahm früher nur einmal monatlich eine Fahrt von Bremerhaven nach Rio de Janeiro, Montevideo und Buenos-Ayres und zurück. Inzwischen hat dieselbe eine zweite direkte, von Bremerhaven ausgehende Dampfschiffslinie nach der Ostküste von Süd-Amerika

Digitized by Google

hinzutreten lassen. Die Schiffe der einen Linie laufen Brasilien an drei Hafenplätzen (Bahia, Rio de Janeiro und Santos), die der anderen Linie Montevideo und Buenos-Ayres an.

Auch die Verbindung mit der Westküste von Süd-Amerika hat insofern eine Verbesserung erfahren, als von der hamburg-amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft eine zweite regelmäßige Dampfschiffverbindung zwischen St. Thomas und Colon eingerichtet worden ist. Die Schiffe haben unmittelbaren Anschluß an die Linie Hamburg-St. Thomas und an die Linie Panama-Callao-Valparaiso. Alle vorbezeichneten Linien werden zur Postbeförderung benutzt.

Seit längerer Zeit hat sich gegenüber den wichtigen Handelsbeziehungen Deutschlands mit Mexiko der Mangel einer direkten Dampfschiffverbindung zwischen den beiden Ländern in hohem Grade fühlbar gemacht. Die Korrespondenzen zwischen Deutschland und Mexiko mußten ebenso wie die gesammten Waarensendungen mittels fremdländischer Packetboote oft auf großen Umwegen befördert werden. Die hamburg-amerikanische Packetfahrt-Aktiengesellschaft hatte zwar in den Jahren 1873 und 1874 mit der mexikanischen Regierung wegen Herstellung einer direkten hamburg-mexikanischen Dampferlinie unterhandelt. Die Verhandlungen führten jedoch damals nicht zu dem gewünschten Ziele. Zur Wahrung der Handels- und Verkehrsinteressen Deutschlands erschien es dringend wünschenswerth, auf die Einrichtung einer deutsch-mexikanischen Linie zurückzukommen. Die Verhandlungen, welche dieserhalb mit der mexikanischen Regierung und der hamburg-amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft gepflogen worden sind, haben zu dem Ergebnisse geführt, daß die genannte Gesellschaft, nachdem ihr eine entsprechende Vergütung aus Postmitteln zugestanden worden ist, seit dem 9. Mai 1879 monatlich einmal in jeder Richtung direkte Fahrten zwischen Hamburg und Vera-Cruz bz. Tampico durch ihre Dampfer verrichten läßt. Für den direkten Handelsverkehr Deutschlands mit Mexiko wird die neue Linie ohne Zweifel erhebliche Vortheile zur Folge haben.

Neuerdings sind im Anschlusse an die Ausführung des Weltpostvertrags noch Verabredungen mit einigen Nachbarländern im Sinne der weiteren Erleichterung dieses wichtigen Verkehrs getroffen worden. In erster Linie galt es, für den Verkehr Deutschlands mit Oesterreich-Ungarn, den sog. Wechselverkehr, die bisherigen ermäßigten Taxen, sowie sonstige Erleichterungen auch nach Ausführung des Pariser Vertrages aufrecht zu erhalten. In diesem Zweck ist, gestützt auf Artikel 15 des Weltpostvertrages vom 1. Juni 1878, unterm 31. Januar 1879 ein hierauf bezügliches Uebereinkommen abgeschlossen worden, welches die lebhaften Postbeziehungen Deutschlands und Oesterreich-Ungarns in erwünschter Weise erleichtert.

Weitere Einzelverabredungen in Form besonderer Uebereinkommen sind mit Belgien und mit Niederland getroffen worden. Sie beziehen sich im Wesentlichen auf die Festsetzung von Grenzbezirken mit ermäßigter Taxe und auf die Bedingungen für die Zulassung von Eilsendungen, sowie auf den Vertrieb von Zeitungen, im Verkehr mit Belgien auch auf den Austausch von telegraphischen Postanweisungen.

Der Packetverkehr zwischen Deutschland und dem Auslande ist durch Einzelverträge mit den Nachbarländern geregelt, soweit diese Länder ein Staats-Fahrpostwesen besitzen, wo dies nicht der Fall ist, bestehen Abkommen mit Privat-Unternehmungen bz. Eisenbahngesellschaften. Der Aufschwung, welchen der Packetverkehr

Digitized by Google

in Deutschland seit der Einführung einer Einheitstaxe für Packete bis 5 kg (1. Januar 1874) trotz der Ungunst der wirthschaftlichen Verhältnisse erfahren hatte, bestätigte in vollem Maße die Annahme als zutreffend, daß vereinfachte, von der Entfernung unabhängige Tarife zur Hebung des Verkehrs wesentlich beitragen und für die Anknüpfung neuer Handels- und Verkehrsbeziehungen von ganz erheblicher Bedeutung sind. Es war daher deutscherseits das Streben darauf gerichtet, thunlichst auch im Verkehr mit den Nachbarländern Einheitstarife für Packete bis 5 kg zu schaffen. Dank dem Entgegenkommen der Postverwaltungen und Beförderungsgesellschaften in den benachbarten Staaten ist auf diesem Gebiete ein erfreulicher Erfolg zu verzeichnen.

Zunächst wurde durch ein unterm 1. Juni 1876 getroffenes Uebereinkommen im Verkehr zwischen Deutschland und der Schweiz vom 1. Februar 1877 ab eine Einheitstaxe für Packete bis 5 kg eingeführt. Dieselbe beträgt für ein frankirtes Packet 80 Pfennig.

Der gleiche Einheitssatz kam vom 1. April 1877 ab für Packete bis zum Gewicht von 5 kg im Verkehr zwischen Deutschland und Dänemark in Anwendung.

Eine vollständige Neugestaltung erfuhr der Päckereiverkehr mit Oesterreich-Ungarn. Während innerhalb Deutschlands, sowie im Verkehr Deutschlands mit dem gesammten Auslande bereits seit einer Reihe von Jahren die Berechnung des deutschen Packetportos — abgesehen von dem Einheitstarif für Sendungen bis 5 kg — nach einem vereinfachten, nur 6 Entfernungsstufen enthaltenden Tarife stattfand, erfolgte im Verkehr mit Oesterreich-Ungarn die Berechnung noch nach 20 verschiedenen Entfernungsstufen. Dieser Zustand wurde bei dem fortschreitenden Streben nach Einfachheit und Billigkeit der Tarife unhaltbar. Die Verhandlungen führten unterm 3. April 1878 zum Abschluß eines Fahrpost-Uebereinkommens mit Oesterreich-Ungarn, zufolge dessen vom 1. November 1878 ab der innere deutsche Tarif, und namentlich auch die Einheitstaxe von 50 Pfennig (bis 10 Meilen 25 Pfennig) für Packete bis 5 kg, auf den Wechselverkehr zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn ausgedehnt worden ist. Deutschland und Oesterreich-Ungarn bilden somit seit dem 1. November 1878 hinsichtlich der Portoberechnung für Packete ein einziges großes Gebiet. Der betreffende Verkehr ist während der verhältnißmäßig kurzen Zeit, welche seit Vereinfachung und Herabsetzung der Tarifsätze verflossen ist, bereits in erheblicher Weise gestiegen.

Ein einheitlicher Portotarif für Packete bis zum Gewicht von 5 kg ist ferner im Verkehr mit Belgien und Niederland in Wirksamkeit getreten, und zwar mit Belgien vom 1. November 1878 ab, auf Grund eines unterm $\frac{\text{26. August}}{\text{18. September}}$ 1878 abgeschlossenen Uebereinkommens, mit Niederland vom 1. Mai 1879 ab auf Grund eines Uebereinkommens mit der Allgemeinen Postwagen-Unternehmung van Gend & Loos zu Rotterdam vom 22. März 1879. Die Einheitstaxe ist für beide Länder gleichfalls auf 80 Pfennig festgesetzt, dergestalt, daß diese Taxe nunmehr für alle Packete bis 5 kg gilt, welche zwischen Deutschland und Oesterreich-Ungarn einerseits, und der Schweiz, Dänemark, Belgien und Niederland andererseits ausgetauscht werden. Im Verkehr mit Belgien und Niederland kommt für Packete mit Werthangabe gleichmäßig die gemeinschaftliche Versicherungsgebühr von 20 Pfennig für je 600 Mark in Anwendung.

Digitized by Google

Wegen Einführung der Einheitstaxe für Packete bis 5 kg in den übrigen Ländern schweben bereits Verhandlungen.

Die einheitlichen Tarife für Packetsendungen sind vielfach auch dem Durchgangsverkehr durch die betreffenden Nachbarländer zu gute gekommen. So wird für Packete bis 5 kg nach und aus Schweden über Dänemark bezüglich der deutsch-dänischen Beförderungsstrecke und für Sendungen bis 5 kg nach und aus Großbritannien und Irland via Rotterdam bezüglich der deutsch-niederländischen Beförderungsstrecke das Porto nach den Einheitstarifen mit Dänemark bz. Niederland berechnet. Andererseits haben die Einheitstaxe mehrfach, namentlich auf Konkurrenzwegen, zur Ermäßigung der Packettarife geführt. Beispielsweise sind für Packete bis 5 kg nach und aus Großbritannien und Irland auf dem Beförderungswege über Hamburg, unter Festsetzung eines namentlich auf Mustersendungen berechneten ermäßigten Satzes für Packete bis zum Gewicht von 1 kg, Einheitssätze vereinbart worden.

Für Packete nach und aus Frankreich sind seit dem 1. November 1878 sowohl auf dem Wege über Belgien, als auch auf dem Wege über Elsaß-Lothringen ermäßigte und vereinfachte Tarife in Kraft getreten.

Wenn zum Schluß der Hoffnung Ausdruck gegeben wird, daß in nicht zu ferner Zeit in den meisten Ländern des Weltpostvereins, namentlich auch in solchen, welche zur Zeit eine Staatsfahrpost nicht besitzen, durch Zulassung von kleinen Packeten zur Beförderung im internationalen Verkehr gegen mäßige Einheitssätze ein neues, für Industrie und Handel, für den wissenschaftlichen und Familienverkehr segensreiches Verkehrsmittel hergestellt sein wird: so gründet sich diese Hoffnung vorzugsweise auf die günstige Aufnahme, welche der Vorschlag Deutschlands auf dem Pariser Postkongresse wegen Herstellung eines Austausches von kleinen Packetsendungen zwischen den Ländern des Weltpostvereins erfahren hat. Der Kongreß hat unter ausdrücklicher Anerkennung der Zweckmäßigkeit des deutschen Vorschlages beschlossen, die betreffende Vorlage dem internationalen Büreau des Weltpostvereins in Bern zum Studium zu überweisen. Sobald die bezüglichen Vorfragen erledigt sein werden, wird eine besondere Konferenz zur endgültigen Regelung dieser für den internationalen Güteraustausch so wichtigen Frage zusammentreten.

Die Einnahmen der deutschen Telegraphenverwaltung aus dem internationalen Verkehr, und besonders aus dem Durchgangsverkehr, waren früher geringer, als dies bei der günstigen geographischen Lage Deutschlands im Mittelpunkte Europas erwartet werden durfte. Die Ursachen hiervon lagen zum Theil in einzelnen, für Deutschland ungünstigen Grundsätzen des ganzen Systems der internationalen Telegraphentaxen und Transitbestimmungen, zum Theil aber auch in der Schwerfälligkeit des Durchgangsbetriebes auf den deutschen Linien. Für denselben waren u. A. an den Grenzen besondere sogenannte Kontrolstationen errichtet, auf welche die Durchgangstelegramme, nicht selten unter Verschiebung der natürlichen Abflußwege, geleitet wurden. Durch Einführung eines rationelleren Abrechnungsverfahrens sind die Kontrolstationen, welche einen sehr erheblichen Kostenaufwand beanspruchten, da sie zum Theil auf ausländischem Gebiete errichtet waren (z. B. in Warschau, Malmö u. a.), bereits seit dem 1. Januar 1876 gänzlich in Wegfall gekommen: dadurch ist der Verkehr von dieser Fessel mit vollem Erfolge befreit.

Außerdem wurde durch Vermehrung der direkten Verbindungen, namentlich zwischen Berlin und Mailand bz. Rom, Berlin und Petersburg, Berlin

Digitized by Google

und Pesth, Berlin Börse und London Börse, Berlin Börse und Brüssel Börse, Frankfurt a. M. Börse und Brüssel Börse, Berlin Börse und Paris Börse, ferner zwischen Wien und London und zwischen Wien und Paris ein großer Theil des Transits auf die deutschen Linien gezogen.

Sodann wurde zu einer Revision der mit auswärtigen Verwaltungen bestehenden Telegraphenverträge geschritten, wobei eine vortheilhafte Umgestaltung der Vereinbarungen mit Belgien, Niederland, Luxemburg, Schweden, Dänemark, Rußland, der Schweiz, Frankreich, Großbritannien und Oesterreich-Ungarn erzielt worden ist.

Immerhin bleibt auf dem Gebiete der internationalen Telegraphenbeziehungen noch Vieles zu thun. Insbesondere werden die Grundsätze, auf welchen das gesammte internationale Tax-, Transit- und Abrechnungswesen nach dem jetzigen allgemeinen Telegraphenvertrage und dessen Ausführungsreglement zur Zeit noch beruht, einer völligen Umgestaltung zu unterwerfen sein, welche im Sinne der Verkehrserleichterung einfache Tarif- und Transitsätze zur Geltung bringt.

Es sind in dieser Richtung deutscherseits umfassende Vorschläge für die im Juni 1879 zusammengetretene internationale Telegraphen-Konferenz in London vorbereitet worden.

97. Die Einweihung des Post- und Telegraphen-Gebäudes in Stolp in Pommern.

Die für den Dienstbetrieb des Postamts I. in Stolp in Pommern angemietheten, diesem Zweck zum Theil bereits seit dem Jahre 1814 dienenden Räumlichkeiten hatten sich schon seit längerer Zeit als unzulänglich erwiesen; dieser Uebelstand erhöhte sich, als die seit 10 Jahren selbstständig gewesene Telegraphenstation mit dem Postamte vereinigt wurde. Zur Errichtung eines auch dem fortgesetzt steigenden Verkehrsbedürfnisse genügenden reichseigenen Gebäudes wurde das Grundstück, in dem das Postamt bisher untergebracht war, und einige angrenzende kleinere Grundstücke mit einem Gesammtinhalt von 840 Quadratmetern erworben. Auf der so beschafften Grundfläche ist der Neubau nach einem von dem bautechnischen Mitgliede der obersten Post- und Telegraphenverwaltung entworfenen Plane in zwei Abschnitten, trotz mannichfacher Hindernisse, seit dem Frühjahr 1878 derart gefördert worden, daß die Einweihung und Inbetriebnahme der gesammten Räume am 20. November d. J. stattfinden konnte.

Mit der oberen Leitung des Baues war der Postbaurath Herr Wolff aus Stettin, mit der Spezialbauleitung der Architekt Herr Fleßburg beauftragt. Das verwendete Material ist durchweg deutschen Ursprunges mit alleiniger Ausnahme des aus Zweckmäßigkeitsrücksichten zu einem Theil der Dielungen, sowie zu den äußeren Fenstern und Thüren verwendeten amerikanischen Kiefernholzes und des zur Dachdeckung benutzten englischen Schiefers. Zum größeren Theile sind die Arbeiten durch einheimische Unternehmer ausgeführt. Von der in den Lieferungsverträgen bedungenen Strafe hat nur in einem Falle Gebrauch gemacht werden müssen.

Digitized by Google

Das Gebäude ist vollständig massiv errichtet und enthält zwei Hauptgeschosse. Rücksichtlich der guten Beschaffenheit des Baugrundes hat die Fundamentirung in gewöhnlicher Art, von gesprengten Feldsteinen (Granit) in Kalkmörtel erfolgen können; das Mauerwerk ist aus Ziegelsteinen hergestellt. Der Sockel des Gebäudes hat eine Verblendung von schlesischem Granit, die Plinthe eine solche von schlesischem Sandstein. In den Straßenfronten, und zwar im Erdgeschoß, befinden sich 12, im 1. Stock 15 Fenster.

Das Gebäude nimmt die Ecke der Prediger- und Butterstraße ein; auf dem gegenüberliegenden Kirchplatze steht die evangelische Hauptkirche (Marienkirche). In Rücksicht auf diese Nachbarschaft ist die Fassadengestaltung nach Anweisung des General-Postmeisters in der Art der mittelalterlichen gothischen Backsteinbauwerke mit Giebelentwickelung und Zialenbildungen in den Risaliten ausgeführt, welche die Eingänge an beiden Straßen, sowie die Schalterhalle äußerlich betonen. Der Haupteingang für das Publikum an der abgestumpften Ecke der Butter- und Predigerstraße ist durch einen thurmartigen Aufbau, der die charakteristischen Eigenthümlichkeiten der ganzen Gestaltung zu einem gesteigerten Ausdrucke bringt, besonders hervorgehoben. In demselben befindet sich die Uhr mit einem transparent gefertigten Zifferblatt; in die Giebelfüllungen des Thurmaufbaues ist das deutsche Reichswappen wirkungsvoll eingefügt. Die Flächen der Fassaden sind von gelblich rothen Verblendsteinen ausgeführt. Eine kräftige Farbenstimmung ist durch Anwendung von dunkelgrüner Glasur in allen Schrägen und in den dem Wetter ausgesetzten Gesimsen, sowie durch Anwendung rothbrauner Farbe zu einer Flächenmusterung und zu den geschützter liegenden Gesimsen und Friesen erzielt. Das Dach hat eine Musterung mit rothem und blauem Schiefer erhalten und ist mit einem schmiedeeisernen Gitter gekrönt.

Die Thür des Haupteinganges für das Publikum führt zu einer Vorhalle und von da, um einen lebhaften, namentlich den Beamten am Schalter belästigenden Luftzug zu vermeiden, durch zwei Pendelthüren zu der würdig ausgestatteten, geräumigen, heizbaren Schalterhalle, in welcher die sechs Schalterfenster zu den verschiedenen Geschäftsstellen liegen. Die drei Schalterfenster links, also nach der Front in der Butterstraße, dienen für den Postanweisungsverkehr und für die Personenannahme, sowie für Telegramme, welche mittels Aufzuges nach dem im ersten Stock befindlichen Apparatensaale befördert werden, und für die Packetannahme und Ausgabe. Die drei Schalterfenster rechts, nach der Front in der Predigerstraße, dienen zur Annahme- und Ausgabestelle für Briefe, Werthsendungen und Zeitungen, sowie für den Werthzeichenverkauf. Hier ist auch ein geschmackvoll ausgestatteter Briefeinwurf angebracht. Außer diesem befindet sich ein anderer an der Front in der Predigerstraße in dem Sockel des Gebäudes. Beide Einwürfe sind so angelegt, daß die Briefe unmittelbar nach den Annahmeräumen gleiten.

An die erstgenannten Geschäftsstellen, also in der Front an der Butterstraße, schließt sich eine geräumige Packkammer mit einem Wachtzimmer, daneben liegt die Durchfahrt. Eine an der Hinterfront angebrachte Treppe führt zu den im ersten Stock liegenden Räumen für die Telegraphie und zu dem Wartezimmer für Postreisende, sowie zu zwei im Dachgeschoß liegenden Dienstwohnungen für Unterbeamte. Neben den Geschäftsstellen in der Front an der Predigerstraße liegen die Zimmer für die Abfertigung und Entkartung, das Zimmer für den Amtsvorsteher und der Briefträgersaal. Daran schließt sich ein Eingangsflur mit dahinterliegender Treppe zur Wohnung des Amtsvorstehers im ersten Stock. Die Treppe ist ebenso,

Digitized by Google

wie die obenerwähnte, massiv aus Granit mit schmiedeeisernem Geländer hergestellt.

Die innere Einrichtung ist eine durchweg solide mit Ausschluß jedes Luxus zu nennen. Eine reichere Ausstattung ist in der Schalterhalle durch eine geschickte Anordnung der Schalterfenster, einer hübschen Holzdecke, diese mit einem maßvollen, jedoch in satten Tönen gehaltenen Farbenspiel, angewendet. Der Fußboden der Schalterhalle zeigt ein geschmackvolles Teppichmuster aus Mettlacher Fliesen; die Wände sind bis zu den Schalterfenstern mit einer Holztäfelung versehen. Alle Räume sind ihrem Zweck entsprechend hoch, geräumig und hell; die Diensträume sind mit Gasleitung versehen und mit hell polirten neuen Möbeln ausgestattet worden. Beleuchtungsgeräth und Möbel sind dem Charakter des Gebäudes und der Oertlichkeit angepaßt.

An der Einweihungsfeier des neuen Gebäudes nahm der Herr General-Postmeister, einer Einladung der städtischen Behörden seiner Vaterstadt folgend, Theil. Aus den Ansprachen, welche sowohl bei der am Vormittag des festlichen Tages stattgehabten feierlichen Eröffnung des neuen Gebäudes, als Nachmittags bei dem von den städtischen Behörden veranstalteten Festmahle gehalten wurden, heben wir das Nachfolgende hervor.

Nachdem die zur Einweihung zahlreich erschienenen Gäste das festlich geschmückte neue Gebäude betreten hatten, wurden die Schlüssel von dem bauleitenden Architekten dem Herrn General-Postmeister überreicht, welcher dieselben mit folgenden Worten entgegennahm:

„Indem ich im Namen Gottes den Schlüssel zu den Pforten dieser Räume übernehme, in welchen der heutigen Feier die Eröffnung des Betriebes der Post und Telegraphie für diese lebhafteste Handelsstadt der ostpommerschen Küstenlande auf dem Fuße folgen wird, kann der erste amtliche Akt, welcher sich hier vollzieht, keinen anderen Inhalt haben, als den Ausdruck des Dankes gegen den Allerhöchsten Dienstherrn, auf dessen Geheiß dieses stattliche Reichsgebäude entstanden ist. Die weiten und lichten Räume desselben sollen dem Interesse des hier verkehrenden Publikums aller Klassen der Bevölkerung dienlich, und nicht minder dem Wohlbefinden und der Dienstfreudigkeit des zahlreichen Beamten- und Unterbeamten-Personals förderlich sein. Die schönen Formen und edlen Verhältnisse sollen dem Gedanken Ausdruck geben, daß, wo das Reich erscheint, es auch würdig erscheine. Das Ganze soll dem Aufschwung entsprechen, welchen die Stadt Stolp, Dank der Gediegenheit und einsichtsvollen Rührigkeit ihrer Bürger, sowie der Fürsorge der Königlichen Staats- und der Kommunalbehörden, während der letzten Jahrzehnte in so hohem Maße genommen hat.

„Meine Herren! Tiefgehende Gefühle bewegen meine Brust an diesem Orte. Ich kann und will mich aber denselben jetzt nicht hingeben. Nur eines möchte ich zum Ausdruck bringen. Am 20. Februar 1848 leistete ich an dieser selben Stätte bei meinem Eintritt in den Dienst dem Könige den Eid der Treue. Zweiundzwanzig Jahre später stand ich an der Spitze dieser mächtigen Verwaltung, der schlichte Bürgerssohn aus der damaligen hinterpommerschen Kleinstadt, ohne Fürsprache, ohne Beschützer, ohne Verbindungen, — lediglich in Folge treuer Pflichterfüllung und unbedingter Hingebung an das Vaterland. Wer mich kennt, der weiß, daß ich dies nicht sage, um mich zu rühmen; sondern weil diese Thatsache besser als die glänzendste Rede

Digitized by Google

Zeugniß dafür ablegt, von welchem Geiste das Scepter der Hohenzollern getragen wird. Das ist derselbe Geist, welcher unser geliebtes Preußen groß gemacht hat, der Geist, den unser Heldenkaiser zu Thaten geführt hat, die zu den größten der Geschichte aller Zeiten und Völker gehören, der Geist, der die Grundlage bildet des wiedergeeinigten großen Vaterlandes, des hergestellten Deutschen Reichs! Möge dieser Geist opfervoller Pflichterfüllung und unbedingtester Hingebung für das Gemeinwohl nie schwinden aus diesen Räumen. Und wie über denselben heute freudig das Banner des Reiches weht, so mögen Treue und Begeisterung für Kaiser und Reich dem Denken und Handeln in denselben die rechte Weihe geben für und für!«

Mit einem dreifachen Hoch auf Seine Majestät den Kaiser, in welches die Festtheilnehmer begeistert einstimmten, schloß der Herr General-Postmeister seine Ansprache und überreichte den Schlüssel dem Herrn Geheimen Ober-Regierungsrath Kind. Dieser sprach hierauf wie folgt:

»Im Auftrage Sr. Excellenz des Herrn General-Postmeisters und als Leiter des bautechnischen Zweiges der Post- und Telegraphenverwaltung habe ich am gestrigen Tage dieses neu erbaute Verkehrshaus besichtigt, seine Räume durchschritten und im Einzelnen geprüft, ob Alles zur Einführung des Dienstes wohl vorbereitet sei.

Zur Erfüllung meines Amtes liegt mir heute die angenehme Pflicht ob, das Ergebniß der stattgehabten Besichtigung an dieser festlich geschmückten Stelle, und vor dieser feierlichen Versammlung zu verkünden. Ich sage — die angenehme Pflicht — denn das Ergebniß war ein günstiges.

Das Werk ist vollendet. Fest im Grunde ruht seine Schwelle, es steigen die schlanken Giebel, und krönend ragt das schützende Dach; vom Thurme herab wallet Deutschlands Banner, des vollendeten Baues festliches Zeichen. Das Haus ist gerüstet im Innern wie im Aeußern, die Zwecke zu erfüllen, für welche es erbaut wurde.

Zunächst muß diese Erklärung Ihnen, meine Herren Bauleiter, Werkmeister und Werkleute, zur Befriedigung und Freude gereichen, und ich wünsche Ihnen dazu Glück.

Aber auch mit Wehmuth werden Sie, meine Herren, als rechte Bauleute, Abschied nehmen von dem vollendeten und lieb gewordenen Werke, in welches heute andere Kräfte festlichen Einzug halten, um hinfort darin zu walten. Die Baukunst ist keine freie, sie ist vor Allem eine dienende Kunst. Den Anforderungen der Zweckmäßigkeit und Schönheit, welche andere Lebenszwecke an sie stellen, hat die Baukunst Genüge zu thun. Sind diese Anforderungen erfüllt, so ist damit auch die Aufgabe des Architekten zu Ende.

Wohl den Bauleuten, welche stets mit freudigem Gewissen zurückblicken können auf die Werke ihrer Kunst.

Als Ersatz für das verlorene Arbeitsfeld erblühen ihnen neue Aufgaben, welche sie in dem Gefühle gewonnener größerer Erfahrung und höherer künstlerischer Uebung mit wachsender Liebe erfassen werden.

Ich wünsche von Herzen, daß Ihnen, meine Herren Bauleute, neue und lohnende Aufgaben, welche Ihrer Eigenart entsprechen, niemals fehlen mögen. Mir würde es auch angenehm sein, auf einem anderen Felde der Thätigkeit Ihnen wieder zu begegnen.

Digitized by Google

Für geleistete und geschickte Arbeit an diesem Baue empfangen Sie den Dank der Verwaltung durch meinen Mund.

Nun zu Ihnen, meine Herren Post- und Telegraphenbeamten von Stolp, welche Sie im Begriffe stehen, Ihre gewohnte und verdienstvolle Thätigkeit in diesem neu erbauten, nunmehr vollendeten Hause fortzusetzen. Im Namen der Baukörperschaft rufe ich Ihnen ein herzliches Willkommen zu. Mögen Sie sich wohl fühlen in den neuen Räumen. Wohl mag es sein, daß der Eine oder Andere in den neuen Verhältnissen Liebgewonnenes vermißt, denn die Gewöhnung vermag auch dem Unvollkommenen höheren Werth zu verleihen, vielleicht mag auch das Eine oder Andere noch an geringen Unvollkommenheiten leiden, welche ertragen werden müssen, denn es ist ja das Merkmal alles Menschenwerkes, daß es der Vollkommenheit entbehren muß.

Im Großen und Ganzen aber habe ich vollen Grund zu dem Vertrauen, daß das neue Haus Ihnen eine gute Arbeitsstätte sein werde, vollen Grund auch zu der Hoffnung, daß es Ihnen eine liebe Werkstätte werden möge.

Ich aber schließe mit dem Wunsche, daß in den weiten, hohen, hellen und gesunden Räumen dieses neuen, dem öffentlichen Wohle errichteten Hauses in gleichem Maße auch die Wohlfahrt der Beamten selbst ein rechtes Gedeihen finde.

Uns Allen aber, meine Herren, welche wir zur Einweihung des Hauses uns festlich vereinigt haben, uns Allen möge der heutige Tag in lebendiger und ungetrübter Rückerinnerung bleiben. Das walte Gott!

In Erledigung des mir gewordenen hohen Auftrages übergebe ich nunmehr Ihnen, Herr Ober-Postdirector des Bezirks, dieses neue Haus, empfehle es Ihrer Fürsorge und bitte Sie, dasselbe seiner Bestimmung zuzuführen. Zum sichtbaren Zeichen der Uebernahme bitte ich Sie, den Schlüssel des Hauses aus meiner Hand entgegennehmen zu wollen.«

Die Erwiderung des Ober-Postdirectors Herrn Bergemann hatte ungefähr folgenden Inhalt:

»Nach den erhebenden Ansprachen, welche wir von hoher Stelle vernommen haben, ist es mir ein Herzensbedürfniß, mit wenigen schlichten Worten den Gefühlen Ausdruck zu geben, von welchen die Gemüther der hier versammelten Post- und Telegraphenbeamten des Postamts in Stolp in diesem Augenblicke beseelt sind.

Es ist an erster Stelle das Gefühl der innigsten Dankbarkeit gegen Seine Majestät den Kaiser, unseren Allergnädigsten König und Herrn, Dessen Huld wir diese hehre Heimstätte für unsere fernere Berufsthätigkeit zu verdanken haben. Wir geloben, daß wir uns dieser Wohlthat dadurch würdig erweisen wollen, daß wir in getreuer Pflichterfüllung, in unverbrüchlicher Hingebung an unseren Allergnädigsten Herrscher, nach unseren besten Kräften in diesen Räumen wirken werden zum Heile dieser schönen Stadt.

Unsere dankerfüllten Blicke richten sich aber auch ganz besonders auf Sie, hochverehrter Herr General-Postmeister. Euerer Excellenz nimmer rastender Fürsorge für das Wohl der sämmtlichen Beamten der Post- und Telegraphenverwaltung verdanken wir es, daß dieser herrliche Bau geplant worden ist. Euerer Excellenz thatkräftige Hand hat denselben zu unserem Wohlergehen seinem gedeihlichen Ende zugeführt. Wir sagen Ihnen dafür unseren innigen Dank und werden dessen stets eingedenk bleiben.

Mit diesen Gesinnungen übergebe ich Ihnen, Herr Postdirector, den Schlüssel dieses schönen Baues und fordere Sie, sowie die Herren Post- und Telegraphen-

Digitized by Google

beamten auf, Besitz zu ergreifen von diesen prächtigen Räumen. Möge ein Jeder von Ihnen in denselben seines Berufes warten, so Gott will, lange Zeit!«

Nachdem diese Ansprache mit einem Hoch auf den Chef der Post- und Telegraphenverwaltung geschlossen worden war, überreichte Herr Postdirektor Tech Sr. Excellenz ein Exemplar eines von ihm zu dem heutigen Tage verfaßten, dem obersten Chef gewidmeten, und von diesem dankend entgegengenommenen Gedenkblattes zur Geschichte des Postamtes Stolp, dessen Deckel eine Handzeichnung in Ornamenten und die Photographie des neuen Gebäudes ziert. Sodann folgte eine Besichtigung des ganzen Gebäudes durch den Herrn General-Postmeister und die Festgäste.

Bei dem von der Stadt Stolp in dem reichgeschmückten Saale des Kaufmanns-Wallhauses veranstalteten, von dem Herrn Präsidenten von Auerswald mit einem Hoch auf Seine Majestät den Kaiser eröffneten Festmahle brachte der Bürgermeister der Stadt, Herr Stößel, mit nachstehenden Worten ein Lebehoch auf den Herrn General-Postmeister aus:

»Meine hochverehrten Herren! Ein Freudenfest ist es, welches wir heute begehen, und der künftige Geschichtsschreiber unserer guten Stadt Stolp wird diesem Tage sicher ein volles und reich ausgestattetes Gedenkblatt widmen.

Heute ist das neu erbaute Reichs-Postgebäude dem öffentlichen Verkehr zur Benutzung übergeben und damit seinem Zweck zugewiesen worden. Zählen wir uns, meine Herren, auch nicht zu den großen und größeren Handelsplätzen, bewegt sich unser Handel und Wandel auch nur in verhältnißmäßig engeren Grenzen, so ist doch gerade der Handelsverkehr von jeher die Hauptquelle unseres Wohlstandes, unseres stetigen Wachsthums und gedeihlichen Aufblühens gewesen!

Wie könnte daher wohl ein so freudiges Ereigniß, als die Eröffnung einer großen Verkehrsanstalt unberührt und spurlos, ohne die allgemeinste und innigste Theilnahme an uns vorübergehen? Und daß dies nicht geschehen ist, das haben wir Alle wahrgenommen. Das beweisen uns die im Flaggenschmuck prangenden Häuser der Stadt, das beweist uns der froh bewegte Volksverkehr auf den Straßen!

Wir erblicken nun zwar in dem neuen Postgebäude keinen Palast — diese Bezeichnung scheint ja neuerdings eine gewisse Bedeutung annehmen zu sollen — aber es ist ein herrliches Bauwerk, dessen Inneres in seinen einfach aber geschmackvoll ausgestatteten Räumen — wie wir bei dem heutigen Rundgange gesehen haben — eine Einrichtung erkennen läßt, welche sowohl für das Publikum als die diensthuenden Beamten eine bequeme Abwickelung und Erledigung umfangreicher Geschäfte ermöglicht; dessen Aeußeres aber sich in einer Ausschmückung hervorthut, wie sie nach den eigenen Worten des Herrn General-Postmeisters in seiner Eröffnungsrede eben der Würde des Deutschen Reichs entspricht und wie sie ja auch wohl nothwendig ist, damit Jedermann seine Blicke darauf richtet und Niemand, der die Stadt betritt, lange im Zweifel darüber sein darf:

Hier ist die Stätte, von wo aus Du Deinen Verkehr mit der Welt vermitteln kannst!

So steht das Gebäude da in seinen schlanken und zierlichen Formen, in seiner anmuthigen, einnehmenden, Wohlgefallen erweckenden äußeren Erscheinung. Erfreuen wir uns an seinem Besitz als einer hervorragenden, dauernden Zierde unserer Stadt, aber auch als eines bleibenden Andenkens an unseren hochverehrten Gast, Se. Excellenz den Herrn General-Postmeister Dr. Stephan! Es kann wohl nach den Andeutungen bei dem heutigen Eröffnungsakte keinem Zweifel unterliegen, daß

Digitized by Google

auch wir der eingreifenden Thätigkeit des Herrn General-Postmeisters die Entstehung und rasche Förderung dieses für unsere Verkehrsverhältnisse so überaus nothwendigen und wichtigen Baues zu verdanken haben, einer Thätigkeit, die ja im Post- und Telegraphenverkehr überall im Deutschen Reich so sichtbar hervortritt.

Meine Herren! Ich möchte es an dieser Stelle nicht unternehmen, die hohen Verdienste des Herrn General-Postmeisters auf den verschiedensten Gebieten der Reichsverwaltung näher darzulegen; ich müßte befürchten, das nicht beredt und ausgiebig genug thun zu können. Aber das glaube ich mir gestatten zu dürfen, hier der Anerkennung Erwähnung zu thun, welche der Thätigkeit des Herrn General-Postmeisters noch vor nicht langer Zeit aus erhabenstem Munde zu Theil geworden ist. Se. Majestät der Kaiser, unser Allergnädigster König und Herr, nahm bei Seiner letzten Anwesenheit in der Hauptstadt unserer Provinz Veranlassung, Sich in der auszeichnendsten Weise über die ganz besonderen Verdienste unseres hochverehrten Gastes um den Welt- und Feld-Postverkehr auszusprechen und bekräftigte dies in Seiner leutseligen und herzgewinnenden Weise noch besonders durch die Worte:

Ich habe während des ganzen Krieges in Frankreich niemals einen Brief auch nur eine Minute zu spät bekommen.

Diese Allerhöchste Anerkennung, meine Herren, muß wahrlich der herrlichste Lohn sein für eine an Erfolgen so reiche Thätigkeit, wie die des Herrn General-Postmeisters! Zu uns aber, den Bewohnern der Stadt Stolp, als deren Vertreter ich hier zu sprechen die Ehre habe, steht unser hochverehrte Gast noch in einem besonderen Pietätsverhältniß, uns verbindet noch ein anderes Band. Der Herr General-Postmeister nennt Stolp seine Vaterstadt; hier ist er geboren und erzogen, und wir? Nun wir Bewohner Stolp's sind stolz darauf, daß aus unserer Mitte der erste General-Postmeister des neu erstandenen Deutschen Reichs hervorgegangen ist. Wir rechnen es uns zur hohen Ehre an, daß er in seinen Mannesjahren es uns nicht versagt hat, unser hervorragendster Mitbürger zu sein.

Als Bewohner der Stadt Stolp, nicht minder als Angehörige des Deutschen Reichs — wie ja sicher jeder Deutsche im fernsten Winkel der Welt — hegen wir den sehnlichsten Wunsch, daß es dem Herrn General-Postmeister noch lange Jahre gefallen und vergönnt sein möge, seine eminente Kraft dem großen Interesse des Reichs und dem Wohle des Vaterlandes zu widmen.

In Erwiderung dessen feierte der Herr General-Postmeister seine Vaterstadt in folgendem Trinkspruch:

Geehrte Herren, liebe Landsleute und Mitbürger! Ein altes Wort sagt, weß das Herz voll ist, deß geht der Mund über. Bei solchen allgemeinen Aussprüchen liegt die Wahrheit aber nicht selten im Gegentheil. Gewiß haben Sie es selbst schon erfahren, daß bei rechtem Ergriffensein die Worte nicht fließen wollen. So geht es mir unter dem Eindruck des so herzlichen und für mich wahrhaft ergreifenden Empfanges, der mir in meiner Vaterstadt aus allen Klassen der Bevölkerung zu Theil geworden ist. Ich empfinde den Dank dafür tief im Herzen. Ich kann aber auch sagen „Liebe um Liebe". Denn Alle, die mein Leben kennen, wissen es, wie hoch ich stets das Andenken an meine Vaterstadt gehalten habe und wie dankbar ich ihr alle Zeit gewesen bin. Kein Baum kann in die Höhe wachsen, wenn er nicht seine Wurzeln in gesunden Grund und Boden geschlagen hat. Für mich war der Boden der Geist, welcher in diesen Mauern von jeher gewaltet hat. Der Herr Vorredner

Digitized by Google

hat die Güte gehabt, meiner Thätigkeit im öffentlichen Leben zu gedenken. Der einzelne Mensch für sich vermag wenig. Ohne die Größe der Zeit, in welcher wir leben, hätte ich das nicht erreichen können. Der Ruhm und das Ansehen, welches der deutsche Name durch den mächtigen Arm unseres glorreichen Kaisers, die Heldenthaten seiner Armee, den Opfermuth seines Volkes in der ganzen Welt erlangt hat, sie sind auch hier entscheidend gewesen. Bei unserem großen Kanzler habe ich unter allen Zeitverhältnissen und Umständen das lebendigste Interesse für diejenige Seite der großen Verkehrsanstalten des Reichs gefunden, welche speziell die Volkswohlfahrt berührt. Sein Vertrauen hat mich gestärkt und aus seinem Geiste habe ich die Kraft gesogen. Auch meiner Herren Vorgänger im Amte muß ich gedenken, welche mir die Wege bereitet haben. Nicht minder der ausgezeichneten Kräfte meiner Mitarbeiter, sowie des treuen und unermüdlichen Zusammenwirkens der gesammten arbeitstapferen Armee der 62000 Post- und Telegraphenbeamten in allen Gauen des Vaterlandes. Die Anerkennung, welche meinen Bestrebungen aus der Nation zu Theil geworden ist, war mir jederzeit ein kräftiger Sporn. Insbesondere gilt dies von meiner geliebten Vaterstadt. Mit tiefbewegtem Herzen habe ich dieselbe nach langen Jahren gestern wieder begrüßt. Da ragt der alte Thurm der Kirche, in welcher ich die Taufe und Einsegnung empfing. Da steht mein elterliches Haus, klein und bescheiden, aber eigen und spiegelblank. Da sehe ich meine gute Mutter, wie sie vor dem mächtigen alterthümlichen Schranke wirthschaftet in der schimmernden Wolle und dem schneeichten Lein. Wer das Glück hat, wenn er auf die Welt kommt, in pommersche Leinewand gewickelt zu werden, der wird grade. Auf der Werkstatt meines Vaters lag die Bibel, daraus mußten wir Kinder jeden Abend ein Kapitel abwechselnd vorlesen. Hinter dem Spiegel steckte die Ruthe, vor welcher die ehrfürchtige Scheu bald wich, als eine Geige den Platz über meinem Bette einnahm. Mein Vater hatte viel Sinn für Musik; ich mußte ihm Abends die Melodien aus der Zauberflöte, dem Freischütz und der weißen Dame, wie sie unser Stadtmusikus Lamprecht, der damalige Orpheus von Stolp, für eine erste Geige solcher Art zusammengestellt hatte, vorspielen. Dafür schenkte er mir, vielleicht um in seiner Eigenschaft als Rathsherr dieser guten Stadt die angehenden Talente zu ermuntern, jedesmal einen Sechser, mit welchem ich mich reich dünkte, wie Rothschild. War dann die Stunde vorbei, dann war Jedermann zufrieden: mein Vater, daß er den musikalischen Genuß, ich, daß ich den Sechser hatte, und meine Mutter und meine Schwestern, daß das Gejanke endlich aufhörte. Dann ging es in die lateinische Schule. Noch steht sie da — eigentlich sollte ich in Anbetracht ihres baulichen Zustandes sagen: leider steht sie noch so da — aber ich will im Hinblick auf die anwesenden hohen städtischen Körperschaften dieser Stunde schönes Gut durch den Trübsinn einer Erinnerung an Budget und Kommunallasten nicht verkümmern. Anfangs behagte sie mir nicht sehr. Wir zogen es vor, auf dem vor ihren Mauern gelegenen geräumigen Kirchplatz, auf welchem das neue Reichs-Postgebäude sich erhebt, unsere Schlachten zu schlagen, bei denen es oft scharf herging. Wir kamen mit dem Bürgermeister Arnold in Konflikt. Der selige Oberlehrer Decker, den gewiß noch die meisten Anwesenden gekannt haben, schalenderte mir ein »Gelerjunge« entgegen. Das war der erste Titel, der mir höheren Orts verliehen wurde. Mein verehrter väterlicher Freund und unvergeßlicher Lehrer, der Herr Professor Berndt, der zu meiner unendlichen Freude mich heute auch durch sein Erscheinen geehrt hat, hielt uns eindringliche Standreden. Als ich ihn bei einer derselben einst daran er-

Digitized by Google

innerte, daß er uns ja erſt an demſelben Morgen aus dem Seneca den Satz kritirt hätte: »Vivere est militare«, fand er dieſe Auslegung der Klaſſiker doch ſehr ſonderbar und rief mir mit einem eigenthümlichen Blick zu: »Aus Dir wird entweder viel, oder gar nichts.« Das ließ, gleichwie die alten Orakel, jedenfalls recht entgegengeſetzte Chancen offen. Aber ich warf mich nun, möglicherweiſe um ihn zu ärgern, ich ſtehe für nichts, mit einem wahren Ingrimm auf das Lernen. Anderthalb Jahre rang ich mit meinem hier zu meiner großen Freude anweſenden Schulkameraden Guſtav Fritze mannhaft um den primus omnium, und ich konnte, wie in jenem hübſchen Geſchichtchen ſagen: bald lag er oben, bald ich unten. Mit Rührung ſehe ich das Dach des alten Schulhauſes, unter dem ich Wohlthaten empfangen habe, die für meine ganze Lebenszeit entſcheidend geweſen ſind. Schon Micraelius in ſeinen Antiquitates Pomeraniae ſagt von Stolp: »Denn es gibt des Orts nicht allein ſchöne Zuchtroſſe, ſondern auch eine feine Schule, daraus viele gelahrte Leute gekommen ſein«, und an einem anderen Orte: »Die Schule zu Stolp hat zu jederzeit fürnehme Leute im geiſtlichen und weltlichen Stande herausgegeben, gleichwie die Stadt zu den Landtagen allezeit gelahrte Leute geſchicket.« Von höchſtem Werth iſt für mein geiſtiges Leben die Art geweſen, wie der Profeſſor Berndt uns in die Naturwiſſenſchaften einführte und die Mathematik lehrte, insbeſondere, wie er es verſtand, bei ſeinem Unterricht die Eigenart der Einzelnen von uns zu behandeln, uns heranzunehmen, oder frei gehen zu laſſen. Er weiß, daß, als ich am 1. Mai 1870 meine jetzige Stellung antrat, die erſte Feder, die ich in derſelben anſetzte, ihm galt, um ihm in einem Dankbriefe zu ſagen, welche Kraft ich in vielen Tagen meines Lebens aus dem Studium der Natur und der alten Klaſſiker geſchöpft hatte. Die meiſten meiner Schulkameraden — einige ſind freilich auch zu Grunde gegangen — ſind tüchtige Männer geworden: unternehmende Kaufleute, die dem Namen unſerer Vaterſtadt und dem deutſchen Kaufmannsſtande bis über das Meer Ehre gemacht haben, ausgezeichnete Landwirthe und Großinduſtrielle, gediegene Handwerksmeiſter und muthige Seefahrer. Andere haben im Staate und in der Armee dem Vaterlande treffliche Dienſte geleiſtet, oder ſich als Gelehrte und Künſtler hervorgethan; einen jungen Dichter unter ihnen, deſſen anmuthiges Talent viele Hunderttauſende erheiterte, haben wir vor wenigen Jahren in Berlin begraben. Manche ſind über's Meer gezogen, freilich nicht immer die beſten. Jedenfalls ſehen wir, daß aus Stolp nicht blos, wie es in jenem alten Signalterz heißt, »alle Kaſſuben« herkommen, womit ich übrigens gegen dieſen althiſtoriſchen und kriegsluſtigen Beſtandtheil unſerer Landsleute nichts Geringſchätziges ſagen will.

Aber, meine Herren, außer der Schule iſt es auch insbeſondere der ganze Geiſt der Bürgerſchaft geweſen, die Vaterlandsliebe, das gute Regiment, das in dieſen Mauern gewaltet, und die von ihren Einwohnern entfaltete einſichtsvolle Rührigkeit, welche jedes kommende Geſchlecht zur Nacheiferung des vorangegangenen angeſpornt haben. Von Stolp ſagt Chytraeus in ſeiner niederſächſiſchen Chronik: »Dieſe Stadt iſt eine Hauptſtadt in Hinterpommern«, und er giebt ihr das Lob, daß darinnen ſchöne ingenia gezogen, das Regiment wol geführet, die Bürger in Nahrung und Kirchen und Schulen in gutem Flohr gefunden werden. Dreimal hatten die Herzöge die Stadt verpfändet, einmal an Polen und zweimal an den Deutſchen Orden, der damals hier die Banquiergeſchäfte betrieben zu haben ſcheint. Da die Summe am Verfalltage von der Herzoglichen Kammer nicht erlegt werden konnte, ſo brachte die Bürgerſchaft, um bei dem heimathlichen Pommern zu bleiben,

Digitized by Google

durch freiwillige Beiträge unter schweren Opfern das Lösegeld auf. Ja, bei der letzten Verpfändung legten, da die Beiträge nicht reichen wollten, die Frauen, wie der alte Chronist berichtet, ihr »Geschmuck« auf den Altar der Vaterstadt nieder. Das erinnert an Beispiele aus den besten Zeiten der klassischen Völker. Und daher auch der alte Spruch:

O Stolpa Du bist Ehrenrick
Im Lande findt man nich Din Glik;
Du hest Di dreymal löst vom Pande,
Deß hestu Roem im ganzen Lande.

Und wie unsere Vaterstadt in der Hansazeit eine geachtete Stellung einnahm, so war sie auch eine der ersten, welche nach der Reformation die mit der Annahme der neuen Lehre verbundenen Kämpfe muthig durchfocht. Ihre Söhne stritten zu allen Zeiten ruhmvoll auf den Schlachtfeldern des Vaterlandes, von Fehrbellin und Leuthen bis Leipzig und Waterloo, und bis Königgrätz und Paris. Unter den Segnungen des Scepters der Hohenzollern blühte aber auch die Stadt erfreulich auf. Ich habe hier eine Notiz über ihren Postverkehr aus dem Jahre, in welchem ich hier in den Königlichen Dienst trat, 1848, und aus dem Jahre 1878. Das Personal des Postamtes umfaßte damals 12, jetzt 44 Köpfe; die jährliche Briefzahl 105 300, jetzt 529 800; die jährliche Packetzahl 12 500, jetzt 62 600; an Geldsendungen wurden damals jährlich 8 800 Stück versandt, jetzt 46 900 mit vielen Millionen Mark. Damals gab es noch keine Postanweisungen, deren Betrag sich gegenwärtig auf mehrere Millionen Mark beläuft, noch keine Postkarten und keine Postaufträge; der Zeitungsverkehr war gering und ein Telegraphenamt noch gar nicht vorhanden. Die Brutto-Einnahme betrug im Jahre 1850: 67 000 Mark, im Jahre 1878: 136 000 Mark; der reine Ueberschuß damals 40 000 Mark, jetzt 118 000 Mark. Die Einwohnerzahl hat sich, wie Sie wissen, seit jener Zeit fast verdreifacht. Das zeugt von Lebenskraft in Pommerland. Wer dieses Land blos aus dem alten Liede kennt: »Maikäfer fliege«, der kann sich freilich keinen Begriff von demselben machen. Pommerland ist noch lange nicht abgebrannt mit seinen reichen Kornfeldern, seinem gesegneten Weizacker, seinen grasreichen Gründen, seinen Landseen und herrlichen Wäldern, die das Meer umspült, vor Allem seinem Geschlecht kräftiger Männer und schöner stattlicher Frauen. Der Durchlauchtigste Statthalter dieser schönen Provinz, unser geliebter Kronprinz, hat, wie Sie wissen, einmal gesagt: Die Pommern haben nur einen Fehler, daß ihrer so wenige sind! Ich höre Bravo rufen, merkwürdigerweise gerade aus der Ecke des Saales, wo überwiegend die Unverheiratheten sitzen. Sie sollten lieber in sich gehen. Nun, meine Herren, die gleichen Ursachen erzeugen die gleichen Wirkungen. Wenn der alte Geist, der jenes Alles geschaffen, in diesen Mauern bewahrt bleibt, wie wir das zu Gott hoffen und alle unsere Anstrengungen darauf richten wollen, der lebenden Generation zum Stolz, dem kommenden Geschlecht zur Nacheiferung: dann wird fort und fort die geliebte Vaterstadt wachsen und gedeihen. Gleichwie die drei klaren Flüsse, die ihre Mauern umfluthen, für alle Zeiten in ihrem Wappen stehen, so mögen dem Charakter ihrer Bewohner die drei Eigenschaften: treu, tapfer, tüchtig niemals versagen. Mit diesem Wunsche lassen Sie uns gemeinsam das Glas leeren auf das Wohl unserer theueren Vaterstadt Stolp:

Sie lebe hoch!«

Digitized by Google

II. Kleine Mittheilungen.

Der Aufschwung des Post- und Telegraphenverkehrs, welcher sich trotz der Ungunst der Zeiten an der Hand der im Archiv mitgetheilten Jahresberichte in- und ausländischer Verkehrsanstalten in erfreulicher Weise verfolgen läßt, wird in seinem riesigen Umfange erst dann wahrnehmbar, wenn man im Stande ist, das statistische Material einer längeren Reihe von Jahren zu überschauen. Als ein bezeichnendes Beispiel des selbst für die Mitwirkenden überraschend schnellen und gewaltigen Wachsthums der Verkehrsverhältnisse, das zu den wirksamsten Triebkräften unserer modernen Kultur gezählt werden muß, entnehmen wir den vom statistischen Amt Großbritanniens veröffentlichten Statistical Abstract for the principal and other foreign countries for 1865—1876/77 (London 1878) die folgenden Mittheilungen über den Post- und Telegraphenverkehr Belgiens.

1. Postverkehr.

Jahr.	Briefe.	Zeitungen.	Drucksachen.	Werthsendungen.	Waarenproben.	Cirkulare.
1850	10 894 536	Statistische Mittheilungen fehlen.				
1860	23 960 846	26 358 020	6 668 452	284 440		
1865	33 700 521	27 925 884	12 694 084	325 421	147 212	—
1870	45 082 531	46 871 539	18 125 198	616 027	756 946	53 469
1873	55 654 859	52 771 524	25 697 383	735 927	1 066 312	72 774
1874	58 036 628	58 825 598	30 094 207	825 049	1 087 190	75 465
1875	60 522 771	65 480 000	33 385 000	904 283	1 210 000	116 600
1876	61 846 576	68 969 000	31 753 000	1 004 618	1 636 000	181 000

2. Telegraphenverkehr.

Jahr.	Inländische Depeschen.	Internationale Depeschen.	Durchgangs-Depeschen.	Depeschen überhaupt.
1853	14 159	20 656	17 235	52 050
1860	80 216	95 199	50 404	225 819
1865	332 721	252 133	89 183	674 037
1870	1 343 118	507 446	147 848	1 998 412
1871	1 560 673	662 818	156 775	2 380 266
1872	1 589 344	660 523	153 330	2 407 363
1873	1 739 817	676 393	157 496	2 569 540
1874	1 849 973	693 506	206 744	2 750 213
1875	1 929 945	708 716	233 229	2 871 890
1876	1 952 686	723 298	234 703	2 910 687

Digitized by Google

Wenn sich beim Vergleich dieser Zahlenreihen ein relativ stärkeres Wachsthum des Telegraphenverkehrs herauszustellen scheint, so ist nicht außer Betracht zu lassen, daß die Telegraphie im Jahre 1853 in ihren ersten Anfängen begriffen war. Die Entwickelung ihres Verkehrs stellt sich daher für den hier dargestellten Zeitraum nicht, wie bei der Post, als Glied eines regelmäßig fortschreitenden Wachsthums, sondern als das rasche Aufblühen aus kleinen Anfängen dar. Vom Jahre 1870 ab, wo die Kindheit der Telegraphie als abgeschlossen betrachtet werden kann, hat sich der Depeschenverkehr nicht in stärkerem Maße vermehrt als der Korrespondenz- ꝛc. Verkehr der Post. Bemerkenswerth erscheint ferner die Veränderung, welche in dem Zahlenverhältniß der inländischen und der internationalen Depeschen vorgegangen ist. Während im Jahre 1853 die Zahl der internationalen Depeschen erheblich größer war als die der inländischen, und die letzteren noch im Jahre 1860 wenig mehr als ein Drittel des gesammten Depeschenverkehrs in Belgien ausmachten: hat sich dies Verhältniß vom Jahre 1870 ab fortschreitend dahin geändert, daß die Zahl der inländischen Depeschen überwiegt. Im Jahre 1876 betrug sie zwei Drittel der Gesammtzahl sämmtlicher in Belgien verarbeiteter Depeschen. Diese Zahlen genügen, um in einleuchtendster Weise die tiefgreifende Veränderung zu veranschaulichen, welche während des entsprechenden Zeitraums in dem Gebrauch der Telegraphie als Verkehrsmittel vor sich gegangen ist. Noch vor einem Vierteljahrhundert überwiegend auf Fälle von erheblicher Bedeutung beschränkt und zur Ueberwindung weiter Entfernungen bestimmt, hat die Telegraphie sich gegenwärtig auch im inländischen Alltagsverkehr das vollständige Bürgerrecht zur Vermittelung der Korrespondenz errungen und tritt mehr und mehr als eine den Aufgaben der Post innigst verwandte, der älteren Schwester gleichgeartete Verkehrsanstalt in Wirksamkeit.

Welttelegraphennetz. Einer im »Journal of the telegraph« enthaltenen Notiz zufolge betrug Ende 1877 die Länge sämmtlicher Telegraphenleitungen in Europa 769 768 englische Meilen, in Amerika 114 157, in Asien 24 521, in Australien 23 582, in Afrika 8148 Meilen. Ferner betrug die Zahl der Telegraphenämter in Europa 32 335 (einschl. 12 708 Eisenbahn-Telegraphenstationen), in Amerika 8756, in Asien 489, in Australien 689, in Afrika 196. Das gesammte Welttelegraphennetz umfaßte sonach Ende 1877 940 176 englische Meilen (= 1 513 683 km) Leitung mit 42 465 Telegraphenämtern.

Das zweithöchste Observatorium der Welt wird demnächst auf dem Aetna errichtet werden. Das Gebäude, für seismologische, meteorologische und astronomische Beobachtungen bestimmt, soll in der Nähe der sog. casa degl' Inglesi, das aus der Zeit der englischen Okkupation der Insel im Jahre 1811 stammt, 9652 Fuß über dem Meeresspiegel erbaut werden, wo die Reinheit der Luft dem unbewaffneten Auge die Kraft eines schwachen Fernrohrs in der Tiefe verleiht und die Venus einen Schatten wirft. Die Kosten werden hauptsächlich von der italienischen Regierung und zum Theil von der Universität in Catania bestritten, welcher auch das Gebäude als Eigenthum zufällt. Das höchste beständig von Menschen bewohnte Gebäude der Erde ist bekanntlich die Signalstation auf der Spitze des 14 336 Fuß hohen Pikes Pik in Colorado. (Ausland.)

Digitized by Google

Eisenbahn über den Isthmus von Tehuantepec. Zu der nicht unbeträchtlichen Zahl von Projekten, welche sich gegenwärtig mit der Herstellung besserer Verbindungen in und über Centralamerika beschäftigen, tritt der schon seit längerer Zeit gehegte, neuerdings wieder aufgenommene Plan einer Eisenbahn über den Isthmus von Tehuantepec in Mexico. Diese Bahn wird 110 englische Meilen südöstlich von Veracruz an der Mündung des Coatzacoalcosflusses beginnen und an demselben entlang über Minatitlan durch die Sierra Madre nach dem oberen Lagunsee, einer Binnenbucht des Golf von Tehuantepec am Stillen Meer, führen. Der Bau der Bahn, deren Länge 150 englische Meilen betragen wird, ist einem Nordamerikaner übertragen, der ihn in drei Jahren vollenden soll. Die Bahn wird voraussichtlich der Panamaeisenbahn eine erhebliche Konkurrenz machen, da die Entfernung zwischen New-York und San Francisco auf dem Wege über den Isthmus von Tehuantepec um 1500 englische Meilen geringer ist, als auf demjenigen über die Landenge von Panama. Mit der über die letztere führenden Eisenbahn sind im Jahre 1878 24 893 Personen — 1952 mehr als im Vorjahr — befördert worden.

Die türkischen Besitzungen in Europa sind, wie eine vor Kurzem erschienene, mit kartographischen Darstellungen belegte Schrift des russischen Generalstabs-Offiziers Oberst Strelbitzky nachweist, seit dem Beginne des achtzehnten Jahrhunderts in stetem Abnehmen begriffen. Diese Verringerung, welche während dieses ganzen Zeitraums nur dreimal durch der Türkei vortheilhafte Friedensschlüsse (1711, 1739 und 1856) unterbrochen worden ist, hat das türkische Gebiet in Europa, welches im Jahre 1700 nicht weniger als 15 454 Quadratmeilen umfaßte, gegenwärtig auf einen Bestand von nur 2755 Quadratmeilen eingeschränkt, wobei allerdings Gebiete wie Bulgarien und Ost-Rumelien, über welche dem Sultan noch gewisse Herrschaftsrechte mehr nomineller Bedeutung zustehen, außer Acht gelassen worden sind. Zur Veranschaulichung jenes allmählichen Schwindens der Herrschaft des Halbmonds in Europa diene die nachstehende, von oben angeführten Militärschriftsteller entworfene kleine Tabelle der Verluste, welche die Türkei seit dem Vertrage von Passarowitz erfahren hat.

Im Jahre	1718	Vertrag von	Passarowitz	Verlust	1 716,55	Qu.-Meilen.
„ „	1738	„ „	Belgrad	„	534,39	„
„ „	1774	„ „	Kutschuk-Kainardschi	„	2 054,86	„
„ „	1791	„ „	Jassy	„	420,56	„
„ „	1812	„ „	Bukarest	„	828,68	„
„ „	1826	„ „	Akkerman	„	30,76	„
„ „	1829	„ „	Adrianopel	„	772,31	„
„ „	1878	„ „	Berlin	„	4 897,39	„

Gründung einer geographischen Gesellschaft in Japan. Nach einer in der deutschen Rundschau für Geographie und Statistik enthaltenen Mittheilung hat die geographische Wissenschaft neuerdings auch in Japan insofern eine Pflanzstätte gefunden, als in der Hauptstadt dieses Inselreiches eine geographische Gesellschaft nach europäischem Muster unter dem Vorsitze des Kaiserlichen Prinzen Kita Schirakawa gegründet worden ist. Die erste Sitzung der Gesellschaft, deren

Digitized by Google

Mitgliederzahl sich bereits auf ungefähr 100 beläuft, wurde in Tokio am 26. April durch eine gehaltreiche Rede des Vorsitzenden über die dem Studium der Geographie entspringenden Vortheile und die Zwecke des Vereins eröffnet. Nach Artikel 4 ihrer Statuten wird die Gesellschaft erfreulicherweise mit den verschiedenen, an anderen Orten bestehenden geographischen Gesellschaften, sowie mit allen denjenigen Personen, welche sich, sei es in der Heimath oder Fremde, in dieser Wissenschaft ausgezeichnet haben, Verbindungen anknüpfen. In den übrigen Artikeln wird festgesetzt, daß sämmtliche geographische Entdeckungen, welche zur Kenntniß der japanischen Gesellschaft gelangen und von ihr als interessant erachtet werden, in leichtverständlicher Form zusammenzustellen, zu drucken und unter die Mitglieder zu vertheilen sind, daß alle Unternehmer wissenschaftlicher Reisen mit Nachrichten über das Land, welches sie zu besuchen vorhaben, sowie mit Instruktionen versehen werden, daß eine Bibliothek zu gründen ist, welche auch fremde Bücher enthalten soll, daß Diplome und sonstige Belohnungen Männern, welche sich um die Förderung der Wissenschaft besonders verdient gemacht haben, zuerkannt werden u. s. w. Die Jahresversammlung wird jeden April stattfinden, die Eintrittsgebühr beträgt für das Mitglied 10, der Jahresbeitrag 12 Dollars, doch sind die auf Vorschlag von drei Mitgliedern erwählten Ehrenmitglieder von diesen Zahlungen befreit. Den Veröffentlichungen dieser Gesellschaft, welche sich hoffentlich auch eine genaue Durchforschung des eigenen, immer noch zu wenig bekannten Landes zur Aufgabe machen wird, darf mit lebhaftem Interesse entgegengesehen werden.

Ueber die Temperatur des elektrischen Lichtes sind neuerdings von Rossetti interessante Untersuchungen angestellt worden. Derselbe bediente sich hierbei einer mit astatischem Spiegelgalvanometer verbundenen Thermosäule, welche den Einwirkungen der von einer bestimmten Oberfläche der Elektroden kommenden Wärmestrahlen ausgesetzt wurde. Aus einer Reihe von Versuchen, bei denen bis 160 Bunsensche Elemente zur Verwendung kamen, ergab sich, daß die Temperatur der positiven Kohle zwischen 2400 und 3900° C., diejenige der negativen Elektrode zwischen 2138 und 2530° C. schwankt; die Temperatur ist um so höher, je kleiner die strahlende Fläche ist.

III. Literatur des Verkehrswesens.

Geographische Nachrichten für Welthandel und Volkswirthschaft. Herausgegeben vom Centralverein für Handelsgeographie und Förderung deutscher Interessen im Auslande unter der verantwortlichen Redaktion von Dr. O. Kersten. Erster Jahrgang Hefte I—VIII. 434 S. in Okt., mit Karten. Berlin 1879 bei Puttkammer und Mühlbrecht.

Während Deutschland seit langer Zeit in starkem Maße bei der Auswanderung nach außereuropäischen Ländern betheiligt ist, haben uns geeignete Organe zur Aufrechterhaltung und Förderung der Beziehungen zwischen den ausgewanderten

Digitized by Google

Deutschen und dem Heimathlande bis in die letzten Jahre nahezu vollständig gefehlt. Solche Organe sind aber, wenn die deutsche Auswanderung dem Vaterlande nicht binnen Kurzem gänzlich entfremdet werden soll, für Deutschland ein um so dringenderes Bedürfniß, als wir des mächtigsten Bindegliedes zwischen den Ausgewanderten und der Heimath, des ausländischen Kolonialbesitzes, leider ganz entbehren. Ueberdies ist dem deutschen Stamme, neben dem urgermanischen Wandertriebe, der Tausende seiner kräftigsten Söhne in die Ferne zieht, von Alters her die verhängnißvolle Gabe zu eigen gewesen, fremde Sitten und Bräuche zu überschätzen und sich anzueignen. Während englische, französische, spanische Kolonisten die Eigenthümlichkeiten ihres Stammes Jahrhunderte lang festhalten und auch in spätesten Generationen Sitte und Gewohnheit, Sprache und Lebensweise des vaterländischen Erbtheils bewahren, zeigt die Geschichte der deutschen Kolonisation, daß der Deutsche leider nur zu geneigt ist, sich fremdem Einfluß zu fügen und sich fremden Elementen unter Aufhebung der eigenen Nationalität unterschiedslos einzuverleiben.

Erwägt man, daß während des letzten Jahrhunderts nachweisbar mehr als 4 Millionen Deutsche sich jenseits des Oceans ein neues Heim begründet haben, daß allein während des Jahrzehnts von 1868—77 siebenmalhunderttausend Deutsche ihr Vaterland verlassen haben, um dauernd in die Fremde auszuwandern: so liegt auf der Hand, wie wichtig es in jedem Betracht für unsere politische, wirthschaftliche und geistige Entwickelung ist, daß die ungeheure Summe von Kraft und Vermögen, welche durch jene Auswandererschaaren dargestellt wird, unserem Volke nicht zu Gunsten fremder Nationen ersatzlos entzogen werde. Wird doch der Gesammtwerth der Arbeitsleistung, welche uns durch die Auswanderung allein des letzten Jahrzehnts entgangen ist, auf 300 Millionen Mark veranschlagt!

Mit dem Wiedererstehen eines einheitlichen deutschen Staatswesens hat sich das Gefühl für die Stellung Deutschlands zum Auslande und damit das Bedürfniß eines engeren Zusammenhanges zwischen Deutschland und den Deutschen im Auslande in erfreulicher Weise neu belebt und gestärkt. Die Literatur der letzten Jahre weist eine Reihe von beachtenswerthen Erscheinungen auf, in denen theils unsere Handelsbeziehungen zum Auslande, theils die Schicksale deutscher Niederlassungen in fernen Welttheilen eingehend erörtert werden. Die Nothwendigkeit einer den politischen und wirthschaftlichen Bedürfnissen des Heimathlandes entsprechenden Organisation der deutschen Auswanderung durch den Erwerb deutschen Kolonialbesitzes hat neuerdings in Dr. Friedr. Fabri's vielgelesener Schrift: Bedarf Deutschland der Kolonien? (Gotha 1879 bei Perthes, 2. Aufl.) einen beredten Fürsprecher gefunden.

Die seit dem Anfang dieses Jahres in Berlin erscheinende, in der Ueberschrift bezeichnete Zeitschrift ist das Organ eines Vereins, welcher sich die Förderung der deutschen Interessen im Auslande zu seiner Lebensaufgabe erwählt hat. Begründet von einer kleinen Zahl von Männern, die theils wirthschaftlicher, theils wissenschaftlicher Beruf in die Lage gesetzt hatte, die Beziehungen Deutschlands zu seinen Auswanderten im Besonderen und die Gestaltung unserer Interessen im Auslande überhaupt genau zu verfolgen, hat der Verein seit der kurzen Zeit seines Bestehens mehr als achthundert über ganz Deutschland und weite Kreise des Auslandes verbreitete Mitglieder gewonnen. Dieser außergewöhnliche Erfolg beweist am besten, wie lebhaft und wie allgemein das Bedürfniß, das zur Gründung des Vereins geführt hat, sich geltend macht, und bietet zugleich eine Bürgschaft dafür, daß die

Digitized by Google

Männer, welche an die Spitze desselben getreten sind, die ihnen dadurch zugefallene wichtige Aufgabe mit Ernst und Thatkraft in die Hand zu nehmen wissen.

Als eins der wirksamsten Mittel für die Zwecke des Vereins ist deutscher Sitte gemäß die Errichtung einer Vereins-Zeitschrift in Angriff genommen worden, deren Herausgabe von dem Schriftführer des Vereins Herrn Dr. O. Kersten in Berlin geleitet wird. Die uns vorliegenden Hefte I—VIII der »Geographischen Nachrichten für Welthandel und Volkswirthschaft«, die zwangslos erscheinen und den Vereinsmitgliedern kostenfrei zugeschickt werden, indessen auch Nichtmitgliedern auf den üblichen Bezugswegen zugänglich sind, bieten sowohl an umfassenderen Vorträgen und Abhandlungen, als in Besprechungen, Korrespondenzen und sonstigen kleineren Mittheilungen ein ungemein lehrreiches Material zur Kenntniß einerseits des ausgedehnten Arbeitsfeldes für die Thätigkeit des Vereins, andererseits der ungemein wichtigen Interessen, welche für Deutschland bei den Angelegenheiten der Deutschen im Auslande auf dem Spiele stehen. Wir heben hervor die Mittheilungen von R. Gärtner über die landwirthschaftlichen Zustände in Japan, im Anschluß an die von Deutschen dort begründeten Musterwirthschaften; von Ernst von Weber über Deutschlands Interessen in Südost-Afrika, Dr. Pechuel-Lösche über Handel und Produkte der Loango-Küste und F. Klingshöfer über die Kerey-Küste in Westafrika; die von einer trefflichen Karte begleitete Skizze Südbrasiliens von Dr. Henry Lange, sowie die Aufsätze des vormals deutschen Niederlassungs-Directors Sellin über Südbrasilien in seiner Bedeutung für die deutsche Kolonisation und des Dr. G. Koch über die Beziehungen Deutschlands zu der Argentinischen Republik; endlich aus dem Bereich des fünften Welttheils einen Aufsatz des Kapitän-Lieutenants Darmer über die Samoa-Inseln und eine ausführliche Besprechung des von dem Deutschen Reiche mit diesem Inselstaate geschlossenen Freundschaftsvertrages durch den Vereinsvorsitzenden Dr. R. Jannasch. Auf Einzelnes aus diesen werthvollen Abhandlungen, sowie aus dem sonstigen reichen Inhalte der Zeitschrift werden wir gelegentlich zurückkommen.

Daß die Bestrebungen, denen der neue Verein und die von ihm herausgegebene Zeitschrift gewidmet sind, sich in vollstem Maße der Sympathien der Leser des »Archivs für Post und Telegraphie« erfreuen, wird einer Versicherung nicht bedürfen. Nächst dem Personal unserer Marine und unseres Auswärtigen Amtes steht wohl kein Verwaltungszweig den Beziehungen Deutschlands zum Auslande und namentlich zu den Deutschen im Auslande berufsmäßig so nahe, wie das Post- und Telegraphenwesen des Reichs. Mit welchem Nachdrucke die oberste Leitung der Reichs-Post und Telegraphie sich der Wichtigkeit der deutschen Interessen im Auslande bewußt ist, darüber liegen in dem Antheile, welchen sie an der Errichtung und dem Ausbau des Weltpostvereins und an den Bestrebungen für Erleichterung des telegraphischen Verkehrs mit dem Auslande genommen hat, vollgültige Zeugnisse vor. Die Gestaltung der Verkehrsbeziehungen Deutschlands zum Auslande, die so wesentlich durch die Leistungen des internationalen Post- und Telegraphenwesens bedingt ist, bildet für viele Beamte unserer Verwaltung einen Gegenstand aufmerksamer Beachtung. Ihnen darf die hier besprochene Zeitschrift als eine Quelle reichhaltiger Belehrung angelegentlich empfohlen werden.

Digitized by Google

IV. Zeitschriften-Ueberschau.

1) **L'Union postale.** Journal publié par le bureau international de l'Union générale des postes. Berne, 1er Décembre 1879.

An unsere Leser. — Die Posten der Chalifen. — Die Verbreitung der postamtlichen Nachrichten und Bekanntmachungen. — Mittheilungen.

2) **Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten. Nr. 49. Berlin, 5. Dezember 1879.

Die Simplonbahn. — Zur Ausbildung der Postgehülfen. — Personalnachrichten. — Betriebswesen (Nachnahmesendungen. Weihnachtspacketsammelstellen. Der Schalterdienst in der Mittagsstunde. Vorschläge eines Postamtsvorstehers. Packetleitzettel). — Aufgaben für die höhere Postverwaltungsprüfung. — Kleine Mittheilungen. — Korrespondenzen. — Vermischtes. — Redaktionsschalter. — Feuilleton.

3) **Gäa.** Natur und Leben. 11. Heft. 1879.

Friedrich Mohr. — Der neue Krater beim Hyginus auf dem Monde. Von Edmund Reison. — Ueber eine zehnjährige Periode in der jährlichen Aenderung der Temperatur und des Luftdruckes in Nordindien. Von S. A. Hill in Allahabad — Das Erdbeben von Iquique am 9. Mai 1877, nach den Untersuchungen von Professor Eugen Geinitz. — Der Vesuvausbruch im Jahre 79. Von Dr. B. M. Lersch. — Die geographische Vertretung der Lemminge in Europa jetzt und ehemals. Von Dr. Alfred Nehring. — Astronomischer Kalender für den Monat März 1880. Sonne-, Mond-, Planeten-Ephemeriden, Konstellationen, Mondphasen, Verfinsterungen der Jupitersmonde, Erscheinungen des Saturn und seiner Ringe ꝛc. — Neue naturwissenschaftliche Beobachtungen und Entdeckungen. — Vermischte Nachrichten. — Literatur.

4) **Unsere Zeit.** Deutsche Revue der Gegenwart. Herausgegeben von Rudolf von Gottschall. 15. Jahrg. 22. Heft. 1879.

Erinnerung an Franz Lieber. Von Johann Kaspar Bluntschli. — Das pariser Theaterjahr 1877/78. Von Friedrich Karl Petersen. II. — Die kommunistischen Gemeinden Nordamerikas. III. Zur Geschichte der zeitgenössischen Poesie Englands. Von Miß A. Mary F. Robinson in London. VII. Beiträge zur Gesundheitslehre der Gesellschaft. Von Dr. Eduard Reich. III. Ueber Phrenologie. — Chronik der Gegenwart. Todtenschau: Adolf Strodtmann. Julius Frauenstädt Wilhelm Loh.

5) **Telegraphisches in verschiedenen Zeitschriften.**

Dingler's polytechnisches Journal. Band 234. Heft 4.

Bigeon's Typendrucktelegraph. — Kovacevic's Vorschlag zur Verhütung der statischen Induktion in Kabeln. — Telegraphirgeschwindigkeit mit Wheatstone'schen Apparaten.

The telegraphic journal. Vol. VII. No. 164.

Brook's System of underground telegraph wires. — Howell's improved battery. — Lontin's incandescent wire lamp. — Elphinstone's and Vincent's dynamo-electric machine.

L'Electricité. 2e Série. No. 22.

L'électricité au Palais de l'Industrie en 1879. — Bilan de la lumière électrique. — La bougie Jamin.

The Electrician. Vol. IV. No. 1.

Edison's Electrical Generator. — Sprague's improvements in electric machines. — Contributions to a physical theory of electricity.

Herausgegeben im Auftrage der Kaiserlichen Post- und Telegraphenverwaltung.

Gedruckt Berlin in der Reichsdruckerei.

Digitized by Google

Ergänzungsheft

zum

Archiv für Post und Telegraphie.

Berlin, Juni 1879.

Die

Postverbindungen, Handels- und Verkehrsbeziehungen

zwischen

dem Deutschen Reiche und den Deutschen Konsulatsorten
in außereuropäischen Ländern.

Von

H. Höpfner,
Geheimer expedirender Sekretär bei der obersten Post- und Telegraphenverwaltung.

Berlin 1879.

Gedruckt in der vormaligen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei
(unter Reichsverwaltung).

Digitized by Google

Inhalts-Ueberſicht.

	Seite
I. Aſien	2
1. Kleinaſien, Syrien und Paläſtina	2
A. Nordküſte Kleinaſiens	2
B. Weſtküſte Kleinaſiens	3
C. Syrien und Paläſtina	4
2. Südaſien	7
A. Aden und Britiſch-Indien	7
a) Weſtküſte Indiens	9
b) Oſtküſte Indiens	9
c) Oeſtliches Bengalen und Br. Birma	10
B. Hinterindien	10
a) Ceylon	11
b) Straits Settlements	11
c) Siam	12
d) Cochinchina	12
C. Der Indiſche Archipel	13
a) Sunda-Inſeln (Niederländiſch-Oſtindien)	13
b) Philippinen	14
3. Oſtaſien	15
A. China	15
B. Japan	18
II. Afrika	19
1. Nordafrika	19
A. Aegypten	19
B. Tunis	20
C. Algier	21
D. Marokko	21
2. Weſtafrika	22
A. Azoren	22
B. Madeira	22
C. Canariſche Inſeln	23
D. Capverdiſche Inſeln	23
E. Republik Liberia	24
F. Guinea	24
G. St. Helena	26
3. Südafrika	26
A. Kapkolonie	26
B. Kolonie Natal	27
C. Oranje-Freiſtaat	27
4. Oſtafrika	27
A. Delagoa-Bai	27
B. Zanzibar	28
C. Mauritius	28
III. Amerika	29
1. Nordamerika	29
A. Britiſch-Nordamerika	29
a) Dominion of Canada	29
b) Neufundland	30
c) Bermuda-Inſeln	31
B. Vereinigte Staaten von Amerika	31
C. Mexiko	33

Digitized by Google

Seite

2. Mittelamerika ... 37
A. Weſtindien ... 37
a) Bahama-Inſeln ... 38
b) Große Antillen ... 39
α. Cuba ... 39
β. Jamaica ... 39
γ. Haiti und San Domingo ... 40
aa) Republik Haiti ... 40
bb) Dominikaniſche Republik ... 40
δ. Puerto Rico ... 41
c) Kleine Antillen ... 41
B. Ländergebiete auf dem Feſtlande ... 42
a) Brit. Honduras und Republik Honduras ... 42
b) Nicaragua ... 42
c) Guatemala ... 43
d) San Salvador ... 44
e) Coſtarica ... 44
3. Südamerika ... 44
A. Columbien ... 44
B. Venezuela ... 46
C. Guyana ... 47
D. Braſilien ... 47
E. Republik Oriental del Uruguay ... 51
F. Argentiniſche Republik ... 51
G. Paraguay ... 52
H. Falklands-Inſeln ... 52
J. Chili ... 53
K. Bolivia ... 55
L. Peru ... 55
M. Ecuador ... 56
IV. Auſtralien ... 56
1. Feſtland Auſtralien ... 58
A. Victoria ... 58
B. Neu-Südwales ... 58
C. Queensland ... 58
D. Süd- und Weſtauſtralien ... 59
2. Neu-Seeland ... 59
3. Polyneſien ... 60
A. Neu Caledonien ... 60
B. Fidſchi-Inſeln ... 60
C. Samoa- und Tonga-Inſeln ... 60
D. Geſellſchafts-Inſeln ... 61
E. Hawaiiſche Inſeln ... 61

Digitized by Google

Die

Postverbindungen, Handels- und Verkehrsbeziehungen

zwischen

dem Deutschen Reiche und den Deutschen Konsulatsorten in außereuropäischen Ländern.

»Der Postverkehr hängt ab von den Verbindungen, von den Dampfschiffen und Segelschiffen, und er war zwischen Amerika und Europa hergestellt, als das erste Schiff des Columbus von dort zurückkehrte.« Diese Worte des Herrn General-Postmeisters bei Berathung des Weltpostvertrages im Deutschen Reichstage am 25. Februar 1879 stellen genau die Vorbedingung für die Bildung des Weltpostvereins fest: ein Netz ineinandergreifender Fahrten auf den Weltmeeren, welche das geschriebene Wort bis in die fernsten Gegenden des Erdballes sicher und schnell zu tragen vermögen.

Mit der Schöpfung des Weltpostvereins ist in weiten Kreisen ein reges und wohlberechtigtes Interesse an der Gestaltung der Postverbindungen nach den außereuropäischen Ländern zu Tage getreten. Die Kursbücher weisen vorzugsweise die Verbindungen in Europa und die durchgehenden Verkehrslinien nach den übrigen Welttheilen nach; über ihre Aufgabe geht es hinaus, die Uebermittelung der Postsendungen nach den abseits der großen Weltstraßen belegenen außereuropäischen Verkehrsorten bis ins Einzelne zu verfolgen. Anderweites, allgemein zugängliches Material ist nicht vorhanden. Im Folgenden soll versucht werden, die Verflechtung der Postverbindungen bis in die fernsten Länder zur Anschauung zu bringen, und zwar in der Weise, daß diejenigen Orte, welche als Sitz Deutscher Konsulate sich als Hauptträger der deutschen Handels- und Verkehrsbeziehungen von selbst ergeben, die Stützpunkte der Darstellung bilden. Als Ausgangspunkt der Postverbindungen ist für Deutschland die Reichs-Hauptstadt Berlin angenommen; die entsprechenden Abgangszeiten aus den übrigen deutschen Verkehrsorten lassen sich nach dem Kursbuche der Reichs-Postverwaltung ohne Schwierigkeit feststellen.

Im Zusammenhange mit den Postverbindungen geben wir eine gedrängte Uebersicht über den Güteraustausch und die Handelsbeziehungen zwischen dem Deutschen Reiche und den außereuropäischen Ländern, sowie über die Theilnahme der Deutschen Flagge an dem Frachtgeschäfte in den fernen Zonen; denn gerade diese

Digitized by Google

Beziehungen sind für die Belebung und Entwickelung des Postverkehrs von einschneidender Bedeutung.

Das auf das Postwesen bezügliche Material verdanken wir zum großen Theile schätzenswerthen Mittheilungen Deutscher Konsulate an das Kursbüreau des Kaiserlichen General-Postamts. Daneben sind die Fahrpläne, Kursbücher fremder Länder, Posthandbücher und Reisewerke nutzbar gemacht worden. Die Angaben über die Handels- und Verkehrsbeziehungen sind meist nach den im Preußischen Handels-Archiv veröffentlichten Konsulatsberichten bearbeitet; nur da, wo diese Quelle versagte, ist anderweites, fast ausschließlich amtliches Material berücksichtigt worden [1]).

I. Asien.

1. Kleinasien, Syrien und Palästina.

Dem weit ausgedehnten Länderbesitz der Türkei sind die Segnungen eines regelmäßigen und beschleunigten Postbeförderungsdienstes bisher nur in geringem Maße zu Theil geworden. Selbst in der Reichs-Hauptstadt Constantinopel unterhalten zur Zeit noch die Postverwaltungen der europäischen Mächte eigene Postanstalten, um den Verkehr nach und von dem Mutterlande sicher zu stellen. Die Verbindungen zur See sind dem entsprechend in den Händen österreichischer, französischer, italienischer und russischer Schifffahrtsgesellschaften.

Die Postverbindungen nach den Deutschen Konsulaten in dem asiatischen Ländergebiete der Türkei gestalten sich verschieden, je nachdem die Konsulate an der Nordküste oder an der Westküste Kleinasiens, oder in Syrien und Palästina belegen sind.

A. An der Nordküste Kleinasiens unterhält das Deutsche Reich nur in dem Geburtsorte des alten Geographen Strabo, Amasia, dem »Oxford Kleinasiens«, ein Konsulat. Die einst so berühmte Seidenzucht Amasias hat jetzt unter der Seidenraupenkrankheit erheblich zu leiden. Den größten Theil der Seidenernte kauft gewöhnlich eine deutsche Firma für den Bedarf ihrer am Platze bestehenden Seidenspinnerei auf. Sonstige Ausfuhrartikel bilden Getreide, Farbstoff, Opium, Wolle und Baumwolle; die Einfuhr aus Deutschland beschränkt sich im Allgemeinen auf gefärbte Garne.

Postsendungen aus Deutschland nach Amasia gelangen regelmäßig an das österreichische Postamt in Constantinopel und werden behufs der Weiterbeförderung an das türkische Postamt in Stambul abgegeben. Letzteres fertigt dreimal wöchentlich Briefkartenschlüsse nach Amasia ab. Jeden Freitag Mittags und jeden Montag gelangen die Briefe von Constantinopel mittels österreichischer bz. französischer Dampfschiffe nach Samsun zur Absendung (Beförderungsfrist 2 bis $2\frac{1}{4}$ Tage) und werden von hier durch eine Tataren-Reitpost in 20 Stunden dem Bestimmungsorte zugeführt. Die dritte wöchentliche Verbindung wird auf dem Landwege von Constantinopel über Ismid, Baibasar, Angora und Josgad durch eine Tataren-

[1]) Die nachstehenden Angaben lassen sich zweckmäßig auf der im Kursbüreau des Kaiserl. General-Postamts bearbeiteten »Karte der überseeischen Postdampfschiffslinien im Weltpostverkehr« verfolgen, welche den Postämtern dienstlich geliefert worden ist und zum Privatgebrauch vom Kursbüreau bz. durch Vermittelung der Reichs-Postanstalten käuflich erlangt werden kann.

Digitized by Google

Reitpost unterhalten, welche jeden Mittwoch 3 Uhr Nachmittags aus Constantinopel abgeht und den Bestimmungsort in 11 bis 12 Tagen erreicht.

Obgleich hiernach bei der letztgedachten Beförderungsart, im Vergleich zur Seeverbindung, eine Verzögerung von mindestens 8 Tagen eintritt, so wird der Landweg doch immer noch in erheblichem Umfange zur Postbeförderung nach Amasia benutzt. Mehrere Handelshäuser in Amasia lassen dieserhalb ihre Briefe durch Vermittelung des österreichischen Postamts in Constantinopel postlagernd nach Samsun senden und von dort in angemessenen Zwischenräumen abholen. Ueber Samsun währt die Beförderungsfrist von Berlin nach Amasia im Durchschnitt 11 bis 12 Tage.

B. Westküste Kleinasiens (Konsulate Smyrna und Dardanellen).

Smyrna hat sich trotz der furchtbaren Verheerungen durch Kriege, Erdbeben und Pest, welche die Schwesterstädte eine nach der andern in das Nichts oder in Unbedeutendheit dahinsinken ließen, Dank seiner natürlichen Lebenskraft, immer wieder erhoben und bildet jetzt mit seinen 180 000 Einwohnern, welche meist durch den Handel und die sich an ihn und das tägliche Leben knüpfenden Gewerbe ein gutes Fortkommen finden, die bedeutendste Stadt und den größten Handelsplatz der asiatischen Türkei, sowie den Handelsstapelplatz für die ganze westliche Hälfte von Kleinasien und für die dem türkischen Reiche zugehörigen Inseln des Archipels. In dem herrlichen, von der Natur geschaffenen geschützten Hafen können alle Flotten der Welt zusammen Anker werfen. Unter den in Smyrna wohnenden Fremden befinden sich etwa 200 Deutsche und 600 Oesterreicher.

Bei dem Ausfuhrgeschäfte Smyrnas nimmt Deutschland die vierte Stelle ein: England, Frankreich, Amerika, Deutschland und Spanien. Die Ausfuhrartikel nach Deutschland bilden vorzugsweise Südfrüchte (Feigen, Rosinen, Sultaninen), Sesam- und Mohnsamen, Baumwolle für süddeutsche Spinnereien, Olivenöl, Valonea für Gerbereien und Färbereien, Galläpfel, Opium, Schmirgelsteine. Bei einem Umsatze von etwa 5 Millionen Mark ist Deutschland hierin Oesterreich um fast eine halbe Million überlegen. In der Einfuhr steht Deutschland gegen die erwähnten Länder mit einem Umsatze von etwas über 2 Millionen Mark wesentlich zurück, denn England überragt uns hierin zwölffach, Frankreich fast fünffach und Oesterreich beinahe um das Doppelte. Haupt-Einfuhrartikel aus Deutschland sind Tuche und andere Stoffe, rohes Baumwollengarn, Kurzwaaren.

Die Deutschen Schiffe haben sich bisher von dem Verkehr mit Smyrna fast ganz zurückgehalten; im Jahre 1877 ist nicht ein einziges Deutsches Schiff dorthin gekommen, während deren Anzahl in den Vorjahren 2 bis 6 betrug. Der Frachtverkehr mit Deutschland wird hauptsächlich durch die Lloyddampfer und durch die Eisenbahn vermittelt.

Die Postverbindung gestaltet sich in folgender Weise:

a) durch die Schiffe des österreichisch-ungarischen Lloyd bz. auf der Strecke Brindisi-Corfu durch italienische Schiffe der Gesellschaft Florio:

aus Berlin jeden Donnerstag 5 Nm. [1. Tag];
aus Triest jeden Sonnabend 10 Vm. [3. Tag];
jeden Freitag 2^{30} Nm. [1. Tag];
aus Brindisi jeden Sonntag 12 Nachts [3. Tag];

Digitized by Google

in Smyrna jeden Donnerstag 9 Vm. jeden Donnerstag 9 Vm.
[8. Tag]; [7. Tag].

b) durch die italienischen Schiffe der Gesellschaft Florio:
aus Berlin jeden 2. Montag 2^{30} Nm. (7., 21. Juli)..... [1. Tag];
aus Brindisi jeden 2. Mittwoch 12 Nachts..... [3. Tag];
in Smyrna jeden 2. Sonntag 7 früh..... [7. Tag].

Hiernach gelangen Briefe aus Deutschland in je 14 Tagen dreimal nach Smyrna.

Für die Dardanellen, woselbst in der auf asiatischer Seite belegenen alten Feste Kale Sultanie ein Deutscher Berufskonsul seinen Sitz hat, wird die Postverbindung wie folgt vermittelt:

a) durch die Schiffe des österreichisch-ungarischen Lloyd:
aus Berlin jeden 2. Dienstag 5 Nm. (1., 15. Juli)..... [1. Tag];
aus Triest jeden 2. Donnerstag 4 Nm..... [3. Tag];
in den Dardanellen jeden 2. Mittwoch 3^{15} Nm. ..... [9. Tag].

b) durch die Schiffe der Messageries maritimes:
aus Berlin jeden 2. Freitag 2^{30} Nm. (4., 18. Juli) ..... [1. Tag];
aus Neapel jeden 2. Montag 5 Nm..... [4. Tag];
in den Dardanellen jeden 2. Freitag Nm..... [8. Tag].

C. Syrien und Palästina.

Erst seit dem Jahre 1841 werden zwischen den syrischen Küstenplätzen und europäischen Häfen regelmäßige Fahrten unterhalten. Gegenwärtig theilen sich der österreichisch-ungarische Lloyd (seit 1841), die französischen Messageries maritimes (seit 1848), die russische Dampfschifffahrtsgesellschaft (seit 1858) und die italienische Gesellschaft R. Rubattino u. Co. in den bezüglichen Verkehr. Englische Schiffe kommen nicht regelmäßig, sondern nur bei vorhandenem Bedürfniß nach Syrien und zwar seit dem Jahre 1866 in ständig verminderter Zahl. Deutsche Handelsschiffe zeigen sich fast gar nicht an der Küste Syriens und Palästinas.

An dem Ausfuhrhandel Syriens, welcher einen Jahreswerth von etwa 19 Millionen Franken darstellt, nehmen Deutschland und Oesterreich zusammen mit ungefähr 850 000 Franken (Schwämme, Häute, Därme, Wolle) Theil, während Frankreich allein Waaren im Werthe von $14\frac{1}{2}$ Millionen Franken ausführt. An der Einfuhr sind Deutschland und Oesterreich mit etwa $\frac{1}{8}$ des Gesammtwerthes betheiligt; deutsche und österreichische Einfuhrartikel sind Tuch, Gewebe, Kurzwaaren, wollene Mützen, Zündhölzer, Papier, Glas- und Töpferwaaren. Nach Palästina werden von deutschen Artikeln nur Manufaktur-, Galanterie- und Eisenwaaren eingeführt; die geringe Ausfuhr besteht in Orangen, Perlmutter- und Olivenholzwaaren.

Im Ganzen sind die den Verkehr Syriens mit dem Auslande vermittelnden Seeverbindungen gut entwickelt; dagegen läßt die Verbindung im Innern des Landes viel zu wünschen übrig. In Syrien giebt es nur eine einzige Fahrstraße von Bedeutung: die im Jahre 1862 eröffnete, über den Libanon und Antilibanon führende Chaussee zwischen Beirut und Damascus. Die Straße ist von einer französischen Aktiengesellschaft gebaut worden, welche mit ihren Wagen den Personen- und Frachtverkehr vermittelt und von allen ihr nicht gehörenden Wagen und Last-

Digitized by Google

thieren ein Chausseegeld erhebt. Weitere Kunststraßen sind wohl geplant, theilweise auch begonnen, aber nicht vollendet.

Was den Postverkehr im Allgemeinen betrifft, so ist die türkische Regierung in der letzten Zeit bemüht gewesen, denselben, wenn auch nur mit geringem Erfolge, zu verbessern und zu vervollkommnen. Zwischen Beirut und Damascus fahren die Eilwagen der französischen Gesellschaft auf der großen Fahrstraße täglich zweimal und legen den Weg in 14 Stunden zurück. Von Damascus gehen wöchentliche Reitposten nach Aleppo und von hier nach den verschiedenen Hauptplätzen Anatoliens und nach Bagdad; außerdem verkehren reitende Postboten (Suridschi) zwischen den einzelnen Städten Syriens.

Folgende Orte in Syrien und Palästina sind der Sitz von Deutschen Konsulaten: Beirut (Hauptstapelplatz für den Waarenverkehr zwischen Europa und Syrien); Aleppo; Damascus (Sammelpunkt der großen Pilgerkarawane, welche alljährlich von hier nach Mekka und Medina in 27 langsamen Tagereisen zieht); Tripolis; Lattakieh; Saida; Alexandrette; Antiochia; Jerusalem, welches jetzt etwa 16—20 000 Einwohner zählt; Jaffa, der Haupthafen Palästinas; Haiffa; Safed.

Durch Vermittelung der verschiedenen Dampfschifffahrtsgesellschaften werden vom Reichs-Postgebiete nach Syrien und Palästina folgende Postverbindungen hergestellt:

a) durch die Schiffe des österreichisch-ungarischen Lloyd von Triest bis Beirut bz. durch die Schiffe der Peninsular and Oriental Steam Navigation Company auf der Strecke Brindisi-Alexandrien:

aus Berlin jeden Mittwoch 5 Nm. [1. Tag];	aus Berlin jeden Freitag 2^{30} Nm. [1. Tag];
aus Triest jeden Freitag 12 Mitt. [3. Tag];	aus Brindisi jeden Montag 4 früh [4. Tag];
in Alexandrien jeden Donnerstag 6 fr. [9. Tag];	in Alexandrien jeden Donnerstag 6 Abds. [7. Tag];

Die folgenden Anschlußfahrten wechseln je eine Woche um die andere:

aus Alexandrien jeden 2. Freitag 9 Vm. (11., 25. Juli) [10. bz. 8. Tag];	jeden 2. Freitag 11 Vm. (4., 18. Juli) [10. bz. 8. Tag];
in Port Said jeden 2. Sonnabend 5 fr. [11. bz. 9. Tag];	jeden 2. Sonnabend 5 fr. [11. bz. 9. Tag];
aus Port Said jeden 2. Sonntag 1 Nm. [12. bz. 10. Tag];	jeden 2. Sonnabend 5 Nm. [11. bz. 9. Tag];
in Jaffa jeden 2. Montag 4^{30} fr. [13. bz. 11. Tag];	jeden 2. Sonntag 7^{45} fr. [12. bz. 10. Tag];
aus Jaffa jeden 2. Montag 12 Mitt. [13. bz. 11. Tag];	jeden 2. Sonntag 3 Nm. [12. bz. 10. Tag];
in Haiffa (Caifa) jeden 2. Montag 7^{30} Ab. [13. bz. 11. Tag];	—
aus Haiffa jeden 2. Montag 12 Nachts [13. bz. 11. Tag];	—
in Beirut jeden 2. Dienstag 9^{30} Vorm. [14. bz. 12. Tag];	jeden 2. Montag 4^{30} früh [13. bz. 11. Tag].

Digitized by Google

b) durch die Schiffe des österreichisch-ungarischen Lloyd bz. durch die Schiffe der Messageries maritimes:

aus Berlin jeden Donnerstag 5 Nachm. ..... [1. Tag];
aus Triest jeden Sonnabend 10 Vm. ..... [3. Tag];
über Syra jeden Mittwoch $\frac{1 \text{ Nm.}}{4 \text{ Nm.}}$ ..... [7. Tag];
in Smyrna jeden Donnerstag 9 Vm. ..... [8. Tag];

α. Oesterreichisch-ungarischer Lloyd.		*β.* Messageries maritimes.	
aus Smyrna jeden 2. Sonnabend 12 Mitt.	[10. Tag];	jeden 2. Freitag 3 Nm. ..	[9. Tag];
in Alexandrette	—	jeden 2. Dienstag 1 fr. ...	[13. Tag];
in Lattakieh	—	jeden 2. Mittwoch 4 fr. ..	[14. Tag];
in Tripolis	—	jeden 2. Mittwoch 4 Nm. .	[14. Tag];
in Beirut jeden 2. Mittwoch 5 fr.	[14. Tag];	jeden 2. Donnerstag 3 fr. .	[15. Tag];
aus Beirut jeden 2. Mittwoch 7 Abds.	[14. Tag];	jeden 2. Donnerstag 6 Abds.	[15. Tag];
in Jaffa jeden 2. Donnerstag 8^{30} fr.	[15. Tag];	jeden 2. Freitag 6 fr. ...	[16. Tag];
in Port Said jeden 2. Freitag 8^{45} fr.	[16. Tag];	jeden 2. Sonnabend 7 fr. .	[17. Tag];
in Alexandrien jeden 2. Sonntag 6 fr.	[18. Tag];	jeden 2. Sonntag 6 fr. ..	[18. Tag].

c) durch die Schiffe der italienischen Gesellschaft R. Rubattino u. Co.:

aus Berlin jeden Montag 8 Abds. ..... [1. Tag];
aus Neapel jeden Donnerstag 5^{30} Nm. ..... [4. Tag];
in Alexandrien jeden Dienstag 11 Vm. ..... [9. Tag];
aus Alexandrien jeden Mittwoch 12 Mitt. ..... [10. Tag];
in Port Said jeden Donnerstag 7 fr. ..... [11. Tag];
in Jaffa jeden Freitag 5 fr. ..... [12. Tag];
in Beirut jeden Sonnabend 4 fr. ..... [13. Tag].

d) durch die Schiffe der französischen Messageries maritimes:

aus Berlin jeden 2. Sonnabend 2^{30} Nm. (12., 26. Juli) [1. Tag];
aus Neapel jeden 2. Dienstag 12 Mitt. ..... [4. Tag];
in Port Said jeden 2. Sonnabend ..... [8. Tag];
aus Port Said jeden 2. Sonntag 5 Nm. ..... [9. Tag];
in Jaffa jeden 2. Montag 6 früh ..... [10. Tag];
aus Jaffa jeden 2. Montag 6 Abds. ..... [10. Tag];
in Beirut jeden 2. Dienstag 6 fr. ..... [11. Tag];
aus Beirut jeden 2. Dienstag 10 Abd. ..... [11. Tag];
in Tripolis jeden 2. Mittwoch 3 fr. ..... [12. Tag];
in Lattakieh jeden 2. Donnerstag 1 fr. ..... [13. Tag];
in Alexandrette jeden 2. Donnerstag 9 Abds. ..... [13. Tag].

Hieraus ergiebt sich, daß nach Beirut und Jaffa in 14 Tagen je eine siebenmalige, nach Tripolis, Lattakieh und Alexandrette eine wöchentliche einmalige und

Digitized by Google

nach Haiffa eine 14tägige Verbindung durch die regelmäßigen Postdampfer vermittelt wird. Von Berlin aus wird Beirut zwischen dem 11. und 15., Jaffa zwischen dem 10. und 16., Tripolis zwischen dem 12. und 14., Lattakieh am 13. oder 14., Alexandrette am 13. und Haiffa zwischen dem 11. und 13. Tage erreicht.

Von Beirut aus gehen jeden Dienstag türkische Landposten nach Damascus, Saida, Safed, sowie nach allen Theilen Syriens und Palästinas. Der zweckmäßigste Anschluß für die Postorte, welche von den Dampfschiffen nicht berührt werden, wird durch die Verbindungen a und d hergestellt, und zwar dauert bei Benutzung dieser Verbindungen die Beförderungszeit von Berlin bis Damascus im Durchschnitt 12—14 und bis Safed bz. Saida 14—16 Tage.

Aleppo und Antiochien stehen zwar auch, wie bereits erwähnt, mit Beirut über Damascus in unmittelbarer Postverbindung, erhalten die Postsendungen jedoch meistens von dem zunächst belegenen Hafenorte Alexandrette, von welchem die Landposten gleichfalls jeden Dienstag abgehen. Bei engem Anschlusse erreichen die Sendungen aus Berlin diese Orte in 15—17 Tagen; bei der Beförderung über Beirut sind oft 20—30 Tage erforderlich.

Nach Jerusalem werden die Postsendungen gewöhnlich über Jaffa befördert; die Post soll nach Ankunft der Lloyddampfer abgehen und erfordert eine Beförderungsfrist von 13 Stunden. Da Jaffa indessen keinen Hafen für größere Schiffe besitzt, so müssen die Postdampfer eine Viertelstunde vom Lande entfernt vor Anker gehen, und öfter kommt es vor, daß die Schiffe wegen stürmischer See überhaupt nicht anlegen können.

2. Südasien.

A. Aden und Britisch-Indien.

Die Postverbindung von Europa nach Aden und Britisch-Indien wird durch die von der englischen Regierung unterstützten, wöchentlich verkehrenden Postdampfer der Peninsular and Oriental Steam Navigation Company in folgender Weise hergestellt:[1])

aus Berlin jeden Freitag 2[30] Nm. [1. Tag]; aus Berlin jeden Mittwoch 5 Nm. [1. Tag];

aus Brindisi jeden Montag 4 fr. [4. Tag]; aus Triest [2]) jeden Freitag 12 Mitt. [3. Tag];

in Alexandrien jeden Donnerstag 6 Abds. [7. Tag]; in Alexandrien jeden Donnerstag 6 fr. [9. Tag];

von Alexandrien bis Suez mittels Eisenbahn;

aus Suez jeden Freitag ..... [8. Tag]; ..... [10. Tag];

in Aden jeden Donnerstag ..... [14. Tag]; ..... [16. Tag];

in Bombay jeden Donnerstag 6 Abds. [21. Tag]; ..... [23. Tag].

[1]) In gleicher Weise werden geleitet die Postsendungen nach den französischen und portugiesischen Besitzungen in Vorder-Indien, nach Bagdad und Bassora in der asiatischen Türkei, nach Persien und nach Maskat in Arabien, woselbst deutsche Konsulate nicht bestehen.

[2]) Verbindung durch den österreichischen Lloyd.

Digitized by Google

Dieser Verbindung haben sich seit Eröffnung des Suezkanals noch folgende Konkurrenzlinien angereiht:

a) die italienische Dampferlinie der Gesellschaft R. Rubattino & Comp. in Genua, deren Dampfer monatlich von Genua über Livorno, Neapel und Messina nach Bombay gehen;

b) der österreichisch-ungarische Lloyd, welcher seine dem Waarenverkehr dienenden Dampfer 9mal jährlich von Triest nach Bombay und 6mal jährlich von Triest nach Calcutta über Ceylon abfertigt;

c) die englische Anchor-Line, deren Dampfer in der Regel 1—2mal monatlich von Glasgow und Liverpool nach Bombay verkehren;

d) die Dampfer der englischen Hall-Line, welche von Liverpool direkt nach Bombay 1—2mal monatlich fahren und in Suez Anschlüsse von Genua und Neapel aufnehmen;

e) die Dampfer der Ducal und Blackwall Line, welche alle 14 Tage von London über Colombo auf Ceylon nach Madras und Calcutta verkehren;

f) die Dampfer der französischen Messageries maritimes, welche alle 4 Wochen von Marseille nach Pondichéry, Madras und Calcutta fahren;

g) die British India Steam Navigation Company, deren Dampfer im Anschluß an die Fahrten der P. und O. Company (wie die Peninsular and Oriental Steam Navigation Company in der Regel genannt wird) und der französischen Messageries maritimes eine regelmäßige Verbindung mit Europa aufrecht erhalten, und außerdem in 14tägigen Fristen von London nach Colombo, Madras und Calcutta, sowie in gleichen Fristen von London über Algier, Aegypten, Aden und Kurrachee nach den Häfen im Persischen Meerbusen gehen. Die Schiffe dieser Gesellschaft unterhalten auch den Verkehr zwischen Bombay und den Küstenplätzen bis Calcutta.

Die regelmäßigen Dampfer befördern gewöhnlich Reisende und Waarensendungen. Außer diesen Schiffen werden auch vielfach Dampfer und Segler, Privatrhedern angehörend, für den Frachtverkehr zwischen Europa und Vorderindien nutzbar gemacht. Unmittelbar nach deutschen Häfen (Bremerhaven) wurden von Bombay im Jahre $\frac{\text{Juli}}{\text{Juni}}$ $18\frac{76}{77}$ 31 117 Ballen Baumwolle und 2806 Säcke Leinsamen verschifft. Soweit die Konsulatsberichte Auskunft geben, scheinen Deutsche Fahrzeuge an dem Verkehr mit Vorderindien nur in sehr geringem Umfange Theil zu nehmen. In Calcutta und Cocanada zeigte sich im Jahre 1876/77 kein Deutsches Schiff. Dagegen legten in den Häfen von Britisch-Birma Akyab 1877 2 und 1876 5 Deutsche Kauffahrer, Bassein 1877 1 Deutscher Dampfer und 12 Deutsche Segler, Rangoon 1877 1 Deutscher Dampfer und 33 Deutsche Segelschiffe an.

Was die Handelsbeziehungen betrifft, so beschränkt sich der Handel Adens auf die Einfuhr von gewebten Stoffen, Eisenwaaren und Getränken aus England und Frankreich und auf die Ausfuhr von Mokkakaffee dorthin. Den Haupt-Ausfuhrartikel Britisch-Indiens bildete bisher die Baumwolle. In Folge der niedrigen Baumwollpreise in den letzten Jahren haben die Baumwollanpflanzungen dem Anbau von Saaten und Weizen theilweise wieder weichen müssen, so daß die Ausfuhr der letztgedachten Artikel immer mehr an Wichtigkeit zunimmt. Britisch-Birma

Digitized by Google

führt vorzugsweise Reis aus. Inwieweit Deutschland an diesem Ausfuhrhandel betheiligt ist, läßt sich schwer angeben, da ein großer Theil der für Deutschland bestimmten Erzeugnisse nach österreichischen und italienischen Häfen verschifft wird. Deutsche Einfuhrartikel für Indien bilden Stahl, Eisen- und Stahlwaaren, die ihrer Wohlfeilheit halber sich großer Beliebtheit erfreuen, Zink, deutsche Farben, Rhein- und Moselweine, sächsische und schlesische Tuche, Seidenwaaren, türkischrothe Garne, Nürnberger Kurz- und Galanteriewaaren, Kölnisches Wasser. Zur Einfuhr dieser Artikel bedient man sich nur zuweilen direkter Segelschiffverbindungen ab Hamburg, im Uebrigen aber der englischen und italienischen Schiffe und der Lloyddampfer.

In Britisch-Indien sind 13 Deutsche Konsulate eingerichtet, nämlich an der Westküste zu Bombay, Kurrachee und Cochin; an der Ostküste zu Calcutta, Bimlipatam, Cocanada, Madras und Tuticorin; im östlichen Theile der Präsidentschaft Bengalen zu Chittagong und in Britisch-Birma zu Akyab, Bassein, Rangoon und Moulmein.

a. Postverbindungen nach der Westküste. Aus der im Eingange dieses Theiles enthaltenen Aufstellung ist ersichtlich, daß die Postsendungen aus Europa in Bombay planmäßig Donnerstags um 6 Uhr Abends und zwar von Berlin auf dem Wege über Brindisi am 21. und über Triest am 23. Tage eintreffen sollen. Sobald die Ankunft des Postdampfers von dem beim Colabahafen Bombays belegenen Leuchtthurme wahrgenommen wird, wird ein Signalschuß gelöst, die Postflagge aufgehißt und ganz Indien durch den Telegraphen davon in Kenntniß gesetzt. Die Post wird ohne Verzug gelandet, und erst, nachdem dies geschehen ist, dürfen die Reisenden ans Land gehen.

Nach Kurrachee vermitteln die Schiffe der British India Steam Navigation Company jeden Dienstag und Freitag von Bombay aus den Postverkehr. Eine andere Verbindung besteht auf dem Landwege, und zwar von Bombay bis Ahmedabad mit der Eisenbahn, von hier bis Kotree durch die Runn von Kutch (Katsch) und die Wüste mittels Fuhrwerks und auf der Endstrecke Kotree-Kurrachee wieder mittels Eisenbahn. Während die Dampfschiffe zur Ueberfahrt nur 2½ bis 3 Tage brauchen, ist für die Landverbindung ein Zeitraum von 4 bis 5 Tagen erforderlich.

Cochin, eine Stadt von 14 000 Einwohnern, welche 90 englische Meilen südlich von der Eisenbahnstation Beypore liegt, erhält seine Postsendungen durch die von Bombay an jedem zweiten Montag oder Dienstag abgehenden Dampfer in etwa 4 Tagen.

b. Postverbindungen nach der Ostküste. Nach Calcutta gelangt die Ueberlandspost von Bombay auf der 2252,6 km langen direkten Eisenbahn über Allahabad mittels besonderer Postzüge in 44 bis 45 Stunden. Die Post trifft also planmäßig in Calcutta jeden Sonnabend gegen Abend — von Berlin am 23. bz. 25. Tage — ein. Madras wird von Bombay auf der 1246,98 km langen Eisenbahn über Reichore in etwa 38 Stunden und Tuticorin mittels der Eisenbahn über Madras in etwa 3 Tagen erreicht.

Die Postverbindung nach Cocanada und Bimlipatam wird von Bombay zunächst durch die Eisenbahn, auf der weiteren Strecke durch Boten (runners) vermittelt, und zwar braucht ein Brief von Bombay bis Cocanada etwa 5 bis 7 und bis Bimlipatam 7 bis 9 Tage. Während die Beförderung mittels der Eisenbahn ziemlich regelmäßig von Statten geht, kommen auf dem Botenpostkurse mannigfache Unregelmäßigkeiten vor. In der Regenzeit sind die Straßen mehr oder weniger

Digitized by Google

unwegsam; außerdem sind die zu überschreitenden Flüsse oft nicht mit Brücken versehen, und die Boten müssen zur Zeit des Hochwassers bisweilen länger als eine Woche unterwegs liegen bleiben. Bei Rajahmundry, 35 englische Meilen von Cocanada entfernt, trennen sich die beiden Straßen; die Beförderung bis Bimlipatam erfordert, wie bereits angegeben, im Durchschnitt zwei Tage mehr Zeit, als bis Cocanada. Im Uebrigen steht Cocanada auch mit Calcutta und Madras in regelmäßiger Dampferverbindung.

c. Postverbindung nach dem östlichen Theil von Bengalen und nach Britisch-Birma. Die Korrespondenz nach diesen Landestheilen wird zunächst bis Calcutta mit der Eisenbahn befördert (planmäßige Ankunft jeden Sonnabend Abends, von Berlin am 23. bz. 25. Tage) und geht dort auf die jeden Montag abfahrenden Dampfer der British India Steam Navigation Company über. Chittagong wird von denselben nach 2, Akyab nach 2 bis 3, Rangoon nach 4 bis 5, Moulmein nach 7 Tagen erreicht. Die Postsendungen für Bassein gelangen zunächst nach Rangoon und von dort durch die Flußdampfer der Irawaddy Flotilla Company in 36 bis 48 Stunden nach dem Bestimmungsorte.

B. Hinterindien.

Die Postverbindung für Hinterindien wird, wie folgt, hergestellt:

α. Im Anschluß an die bei Britisch-Indien verzeichnete Verbindung unterhalten Schiffe der P. und O. Company jede zweite Woche Fahrten von Aden über Point de Galle (Ceylon), Penang, Singapore und Hongkong nach Shanghai und Yokohama in nachstehender Weise:

aus Berlin jeden 2. Freitag 2³⁰ Nm. (4., 18. Juli)	[1. Tag];	jeden 2. Mittwoch 5 Nm. (2., 16. Juli)	[1. Tag];
über Brindisi[1])		über Triest[1])	
in Aden jeden 2. Donnerstag .	[14. Tag];	.....	[16. Tag];
in Point de Galle j. 2. Sonnabend 8 Abds.	[23. Tag];	.....	[25. Tag];
in Penang jeden 2. Sonnabend	[30. Tag];	.....	[32. Tag];
in Singapore jeden 2. Montag	[32. Tag];	.....	[34. Tag];
in Hongkong † j. 2. Montag	[39. Tag];	.....	[41. Tag];
in Shanghai † jeden 2. Sonnabend	[44. Tag];	.....	[46. Tag];
in Yokohama † j. 2. Dienstag	[47. Tag];	.....	[49. Tag].

β. Eine anderweite Verbindung nach Hinterindien bz. Ostasien wird durch die französischen Dampfschiffe der Messageries maritimes von Marseille aus hergestellt:

aus Berlin jeden 2. Donnerstag 10 Abds. (10., 24. Juli)	[1. Tag];	jeden 2. Sonnabend 2³⁰ Nm. (12., 26. Juli)	[1. Tag];
aus Marseille jeden 2. Sonntag 8 Vm.	[4. Tag];	mittels Eisenbahn bis Neapel;	

[1]) Vergl. 2A.

Digitized by Google

in Neapel jeden 2. Dienstag . .	[6. Tag];	j. 2. Montag 10 Abds.	[3. Tag];
aus Neapel j. 2. Dienstag Vm.	[6. Tag];	.....	[4. Tag];
in Port Said j. 2. Sonnabend	[10. Tag];	.....	[8. Tag];
in Aden jeden 2. Sonnabend.	[17. Tag];	.....	[15. Tag];
in Point de Galle j. 2. Montag	[26. Tag];	.....	[24. Tag];
in Singapore jeden 2. Montag	[33. Tag];	.....	[31. Tag];
in Saigon † jeden 2. Freitag.	[37. Tag];	.....	[35. Tag];
in Hongkong † j. 2. Dienstag	[41. Tag];	.....	[39. Tag];
in Shanghai † j. 2. Montag	[47. Tag];	.....	[45. Tag];
in Yokohama † j. 2. Mittwoch	[49. Tag];	.....	[47. Tag].

† Zu α und β. Während der Monate Oktober bis März dauert die Fahrt von Aden bis Yokohama wegen des Nordost-Monsuns 4 Tage länger.

a. Ceylon. Auf Ceylon sind in Point de Galle und Colombo Deutsche Konsulate.

Der Ein- und Ausfuhrhandel der Insel wird meist über Colombo vermittelt; Galle ist wenig mehr als eine allerdings wichtige Kohlenstation. Die Bedeutung von Colombo wird noch steigen, sobald der im Bau begriffene große Hafen so weit vorgeschritten sein wird, daß auch die Postdampfer in demselben bequem anlegen können, und er ihnen den gewünschten Ersatz für den gefährlichen Hafen von Galle liefert. Das Kohlengeschäft und die Flotte der Privatdampfer, welche jetzt auf ihrem Wege nach oder von den östlichen Häfen zur Einnahme von Kohlen in Galle einlaufen müssen, werden den Postdampfern naturgemäß folgen.

Deutschland ist unstreitig der bedeutendste Konsument von Ceylon-Kaffee; auch Ceylon-Kokosnußöl wird bei uns viel gebraucht, jedoch meist durch Londoner Vermittelung bezogen. Eingeführt werden aus Deutschland Baumwollgewebe, türkisch-rothes Garn, Seidenstoffe, Regenschirme, Schmucksachen, Werkzeuge, Weine ꝛc.; die Versendungen gehen meist über London, Marseille und Triest ein.

Die geringe Zahl Deutscher Schiffe, welche nach Ceylon kommen, besteht fast ausschließlich aus Dampfern, die in Galle ihren Kohlenbedarf einnehmen; befrachtet werden dort nur selten Deutsche Fahrzeuge. Die Zahl der auf Ceylon ansässigen Deutschen beläuft sich auf etwa 150 bis 200.

Aus der obigen Zusammenstellung der Postverbindungen geht hervor, daß Point de Galle im Durchschnitt eine wöchentlich einmalige Postverbindung mit Europa unterhält, und daß dieser Ort von Berlin zwischen dem 23. und 26. Tage erreicht wird. Die Weiterbeförderung der Postsendungen nach Colombo findet auf dem Landwege durch Postwagen statt, welche unmittelbar nach Ankunft des Dampfers abfahren und den Weg in ungefähr 8 Stunden zurücklegen.

b. Straits Settlements. Deutsche Konsulate zu Penang und Singapore.

Penang, eine Insel von 21 km Länge an der Westseite der hinterindischen Halbinsel Malakka, hat mit der auf dem Festlande belegenen britischen Provinz Wellesley zusammen 133 230 Einwohner. Den Schiffsverkehr Penangs vermittelten in den Jahren 1875 und 1876 1393 bz. 1690 Fahrzeuge, darunter 28 bz. 16 Deutsche, welche letztere sämmtlich beladen eingingen. Von deutschen Häfen wurden vorzugsweise Zündhölzer und Tuche eingeführt; eine direkte Ausfuhr nach Deutschland findet nicht statt. Die Hauptausfuhr in Zinn, Zucker, schwarzem Pfeffer und frischen Schneckenhäusern geht nach Großbritannien.

Eine bei weitem größere Bedeutung für die Verkehrsbeziehungen Deutsch-

Digitized by Google

lands hat Singapore. Der Verkehr Deutscher Schiffe ist hier fortwährend in der Zunahme begriffen. In den Jahren 1876 und 1877 gingen 234 bz. 250 Deutsche Schiffe, darunter 64 bz. 75 Dampfer, ein und aus. Mehrere dieser Schiffe löschten hier einen Theil der Ladung und setzten demnächst die Reise nach China fort; ein Deutsches Dampfschiff führte 400 Mekka-Pilger von Aden nach Singapore; andere brachten im Ganzen 4674 Passagiere aus China.

Den Haupt-Ausfuhrartikel bildet Gambir, ein gerbstoffhaltiger Extrakt aus den jungen Trieben von Uncaria Gambir, welcher vorzugsweise in der Färberei zur Erzeugung brauner und schwarzer Farben Verwendung findet. Unmittelbar nach Hamburg wurden 8822 Pikuls Gambir (1 Pikul = 60½ kg), ferner Sagomehl, Perlsago, schwarzer Pfeffer, Kaffee, Rohr ꝛc. im Gesammtwerthe von 172 090 Dollars ausgeführt. Die Einfuhr aus Deutschland hatte im Jahre 1877 einen Werth von 863 893 Dollars und bestand in den verschiedenartigsten Artikeln, namentlich in Woll- und Baumwollwaaren, Bier, Spirituosen, Farben, Eisen-, Glas-, Kurz-, Galanterie-, Leder-, Putz- und Strumpfwaaren, Streichhölzern, Schirmen (für 74 855 Dollars) und musikalischen Instrumenten.

Die Postverbindung von Europa erhält Penang, wie oben ersichtlich ist, in 14tägigen Fristen durch die Schiffe der P. und O. Company, Singapore dagegen durchschnittlich wöchentlich einmal, und zwar wird Penang von Berlin zwischen dem 30. und 32. und Singapore zwischen dem 31. und 34. Tage erreicht.

c. Siam. An dem Schiffsverkehr Siams nehmen verhältnißmäßig viele Deutsche Schiffe Theil. Die Deutsche Segelschifffahrt wird in Siam nur noch von der siamesischen selbst überboten. Im Jahre 1877 kamen dort 63 Deutsche Segler und 3 Deutsche Dampfer an, im Jahre 1876 82 Deutsche Segler und 18 Deutsche Dampfer. Die hiernach eingetretene Abnahme ist lediglich den äußerst ungünstigen Ernteergebnissen des Jahres 1877 zuzuschreiben. Ausgeführt werden Reis, Zucker, Pfeffer, Sesam, Hölzer, Häute, Hörner und Knochen wilder Thiere, Baumwolle, präservirte Fische und viele andere Artikel. Der Ausfuhrhandel bewegt sich fast ausschließlich nach Ostasien und den Straits Settlements. Nach Europa und Amerika zusammen sind, dem Werthe nach, etwa 2½ Prozent der Ausfuhr gegangen. Das Haupt-Einfuhrgeschäft betreibt England; demnächst kommt Deutschland, das Siam mit allen möglichen Artikeln, von der Stecknadel bis zum Pianino, versieht.

Die Arbeiten zur Herstellung einer telegraphischen Verbindung mit Penang hatten im Jahre 1877 keinen erheblichen Fortschritt aufzuweisen.

Die Postverbindung für das in Siam bestehende Deutsche Konsulat zu Bangkok wird über Singapore vermittelt. Regelmäßige Fahrten bestehen indessen nicht. Im Ganzen fahren gegenwärtig 4 Dampfer auf dieser Linie, und es werden von denselben monatlich 5 bis 6 Fahrten, deren jede einen Zeitraum von 3½ bis 5 Tagen erfordert, zurückgelegt. Oefter gelangen mehrere Dampfer in kürzeren Zwischenräumen nach Bangkok, und es kommt alsdann wieder vor, daß verschiedene europäische Posten gleichzeitig Bangkok erreichen.

d. Cochinchina. Während es in den umliegenden Ländern und Kolonien den Europäern gelungen ist, die Eingeborenen immer mehr an europäisches Wohlleben zu gewöhnen, wird in dieser französischen Kolonie von europäischen Luxusartikeln ein sehr beschränkter Gebrauch gemacht. Träge und stumpf gegen Alles, was ihn nicht unmittelbar beeinflußt, lebt der Eingeborene in spartanischer Einfachheit. Die Nahrung aller Klassen besteht fast nur aus Reis und Fisch. Kleidung

Digitized by Google

und Wohnungen sind einfach und schmucklos; die Reichen legen ihr Geld in massiven Goldringen, dem Schmucke ihrer Frauen, an oder vergraben ihre Ersparnisse, falls sie dieselben nicht zur Befriedigung ihrer einzigen Genüsse — Opiumrauchen und Spiel — verwenden. Der Handel wird den dort ansässigen europäischen Kaufleuten immer mehr entrissen, um in die Hände der Chinesen überzugehen; selbst die Einfuhr europäischer Artikel wird zum großen Theil durch die Söhne des himmlischen Reichs bewirkt, welche sich mit kleinem Gewinne begnügen und die Waaren auf den großen Märkten in Singapore und Hongkong vortheilhaft einzukaufen verstehen.

Haupt-Ausfuhrartikel ist der Reis, wovon jedoch Europa in den letzten Jahren nur ganz kleine Mengen — 1877: 34 011 von den ausgeführten 5 091 556 Pikuls — bezieht. Die sonstigen Ausfuhrartikel verdienen für Europa kaum der Erwähnung. Soweit europäische Artikel, größtentheils Eßwaaren und Getränke, Kleidungsstücke und Haushaltungsstücke, eingeführt werden, kommen dieselben fast nur aus Frankreich. Deutschland ist an der Einfuhr in verschwindend kleinem Maße betheiligt. Dagegen nimmt die Deutsche Rhederei hier eine hohe Stelle ein und hat den französischen Schiffsverkehr überflügelt. Im Jahre 1877 besuchten den Hafen von Saigon 13 Deutsche Dampfer und 28 Deutsche Segler, im ersten Halbjahr 1878 42 Deutsche Dampfer und 13 Deutsche Segler.

Die Deutsche Gemeinde in Saigon schwankt in der Zahl ihrer Mitglieder zwischen 12 und 21.

Die Postverbindung nach dem Deutschen Konsulate Saigon wird durch die unter β bezeichneten französischen Schiffe der Messageries maritimes vermittelt; der Ort erhält seine Postsendungen von Berlin in 14tägigen Fristen auf dem schnellsten Wege am 35. und während des Nordost-Monsuns am 39. Tage.

C. Der Indische Archipel.

a. Die Sunda-Inseln (Niederländisch-Ostindien). Auf Sumatra und Borneo sowie auf den kleinen Sunda-Inseln und den Molukken sind Deutsche Konsulate nicht vorhanden; dagegen bestehen solche auf Java zu Batavia, Samarang und Soerabaya und auf Celebes zu Macassar. Im Ganzen besitzt Niederländisch-Indien 152 Postanstalten, einschließlich einer Feldpostanstalt, auf einem Gebiete von 28 792 Quadratmeilen und bei einer auf 25 Millionen geschätzten Einwohnerzahl. Auf Java und Madura wohnen 27 570 Europäer.

Die direkte Ausfuhr von diesen niederländischen Besitzthümern nach Deutschland ist nicht nennenswerth; wohl aber nimmt Deutschland an der Einfuhr mit einem Werthbetrage von 450 000 bis 500 000 n. Gulden Theil, vorzugsweise in Bier und Spirituosen, Glaswaaren und Porzellan, Garn zum Weben, Eisen- und Stahlwaaren, baumwollenen und wollenen Stoffen, Feuerwaffen und Schießpulver. An dem Schiffsverkehr der Inseln haben sich im Jahre 1875 3 Deutsche Dampfer und 56 Deutsche Segelschiffe betheiligt. In den Jahren 1876 und 1877 sind in Batavia 27 bz. 24, in Samarang 26 bz. 24 und im Jahre 1876 in Soerabaya 23 Deutsche Schiffe ein- und ausgegangen. Mehr als zwei Drittel der überhaupt dort ein- und ausgehenden Schiffe (etwa 7- bis 9000 jährlich) sind niederländischer Nationalität.

Die Postverbindung nach diesen Inseln wird unterhalten:

α. durch die Schiffe der niederländischen Dampfschifffahrtsgesellschaft »Nederland«. Diese Schiffe gehen jeden zweiten Sonnabend von Amsterdam

Digitized by Google

und 13 Tage später (Freitags) von Neapel ab, wo ihnen die am Dienstag vorher aus Amsterdam bz. Berlin abgesandte Korrespondenz für Niederländisch-Ostindien zugeht. Die Verbindung ist hiernach folgende:

aus Berlin jeden 2. Dienstag (1., 15. Juli) 2^{30} Nm. ..... [1. Tag];
aus Neapel jeden 2. Freitag früh ..... [4. Tag];
in Batavia jeden 2. Sonntag ..... [34. Tag].

β. durch die Schiffe der Messageries maritimes, im Anschluß an die Verbindung 2 Bβ:

aus Berlin jeden 2. Sonnabend 2^{30} Nm. [1. Tag];
(mittels Eisenbahn bis Neapel)
in Singapore jeden 2. Montag ..... [31. Tag];
aus Singapore jeden 2. Donnerstag... [34. Tag];
in Batavia jeden 2. Sonnabend ..... [36. Tag].

γ. durch die Schiffe der »Nederlandsch-Indische stoomvaart-maatschappij« von Singapore nach Batavia, im Anschluß an die Fahrten der P. und O. Company 2 Bα:

aus Berlin jeden 2. Freitag 2^{30} Nm. [1. Tag];
über Brindisi
in Singapore jeden 2. Montag ... [32. Tag];
in Batavia jeden 2. Donnerstag .. [35. Tag].

Die Weiterbeförderung der Korrespondenz von Batavia nach Samarang und Soerabaya erfolgt entweder durch die unter γ bezeichneten niederländischen Schiffe, welche jeden 5. Tag abgehen, oder auf dem Landwege. Mit der erstgedachten Gelegenheit treffen die Sendungen in Samarang nach 1 bis 2 und in Soerabaya nach 4 bis $4\frac{1}{2}$ Tagen, zu Lande erst nach 4 bis 6 bz. 6 bis 8 Tagen ein. Zur Zeit der heftigen Regengüsse (Dezember bis Februar) treten öfter Verzögerungen um einige Tage ein, weil die Rheden nicht zugänglich sind, und die Brücken durch Ueberschwemmung zerstört werden. Nach Macassar auf Celebes geht von Soerabaya am 22. jeden Monats ein Schiff, das die 480 Seemeilen lange Strecke in 2 bis 3 Tagen zurückgelegt. Im Uebrigen befahren monatlich noch 2 bis 3 Dampfer zu unbestimmten Zeiten den Kurs und werden gelegentlich zur Postbeförderung benutzt.

b. Die Philippinen. Die Haupt-Ausfuhrartikel dieses spanischen Besitzthums bestehen in Zucker, Hanf, Kaffee, Cigarren und Blättertabak. Der größte Theil des Zuckers geht nach Nordamerika und des Hanfes nach Großbritannien. Diese beiden Länder haben den Löwenantheil an dem Ausfuhrhandel der Philippinen; nach dem europäischen Festlande werden, abgesehen vom Blättertabak, nur geringe Mengen ausgeführt. An der Einfuhr betheiligt sich Deutschland mit Seidenstoffen, sowie mit Baumwoll- und Leinenwaaren. Unter den 165 Segelschiffen, die im Jahre 1876 Manila anliefen, befanden sich 17 Deutsche; in Cebu nahmen 2 Deutsche Segler Ladung ein. Deutsche Dampfer verkehren in den Philippinen nicht.

Die Postverbindung nach den Philippinen, woselbst zu Manila, Cebu und Iloilo Deutsche Konsulate bestehen, wird von Singapore aus mittels spanischer Regierungsdampfer hergestellt. Diese Dampfschiffe gehen 24 Stunden nach Ankunft der französischen Postschiffe (2 Bβ) aus Singapore ab und kommen in Manila nach etwa 9 Tagen an; auf dem schnellsten Wege erreicht danach die Korrespondenz aus Berlin die Hauptstadt Manila am 41. Tage. Die mit den englischen Postschiffen

Digitized by Google

zur Versendung gelangenden Briefe nach den Philippinen haben in Singapore ein Ueberlager von mehreren Tagen zu erleiden.

Von Manila nach Iloilo auf der Insel Panay, sowie nach Cebu auf der gleichnamigen Insel gelangen die Postsendungen durch ein wöchentlich verkehrendes Dampfschiff nach 2 bz. 3 Tagen.

3. Ostasien.

A. China.

Nach der Gesammtstatistik für alle dem Verkehre mit dem Auslande geöffneten chinesischen Häfen gingen dort im Jahre 1876 247 Deutsche Dampfer und 1787 Deutsche Segler, im Jahre 1877 im Ganzen 1376 deutsche Schiffe ein und aus. Verschwindend klein ist die deutsche Betheiligung am Verkehr und Handel in den Yangtzehäfen, unbedeutend an den größeren Plätzen, welche als Mittelpunkte des Ein- und Ausfuhrhandels zu bezeichnen sind, recht erheblich dagegen in denjenigen Häfen, welche als Aus- und Eingangspunkte für den Küstenverkehr angesehen werden können, und in denen die Segelschifffahrt noch immer eine gewisse Rolle spielt. Am lebhaftesten war im Jahre 1876 der Verkehr Deutscher Schiffe in Takao auf Formosa mit 43,86 Prozent des gesammten Schiffsverkehrs; es folgen das nördlichste Konsulat in China, Niutschwang mit 40,25, Swatau, Amoy und Tschifu mit 19,92, 19,42 bz. 17,24 und Tientsin mit 11,8 Prozent.

Neben einer chinesischen Bevölkerung von 4 751 000 Seelen wohnen in sämmtlichen Verkehrshäfen Chinas 3607 Fremde, darunter 353 Deutsche Reichsangehörige; 46 der dort bestehenden 348 Firmen sind Deutsche.

Für Süd-China bildet die im britischen Besitze befindliche kleine Felseninsel Hongkong den alleinigen Einfuhrhafen. Die Insel zählt 139 144 Bewohner, darunter 699 Briten und 154 Deutsche, welche meist dem Kaufmannsstande angehören. Obgleich der Absatz deutscher Erzeugnisse in China in erfreulicher Weise zugenommen hat, so wird das Haupt-Einfuhrgeschäft doch mit Großbritannien betrieben, das in der Herstellung der in China gebräuchlichen Rohfabrikate bezüglich der Wohlfeilheit allen Ländern der Welt voraus ist. Deutschland liefert vorzugsweise Tuche, Flanelle, Blei, Stahl, Metallknöpfe, Nähnadeln, Zündhölzer, Waffen und Munition, Farben, Bier und Mineralwasser.

In dem Schiffsverkehr Hongkongs konkurrirt die Deutsche Flagge vornehmlich mit der britischen; doch werden die Deutschen Segelschiffe von dem Gebiete der Küstenlinien und aus der Reisfahrt, welche sie in den sechziger Jahren erobert hatten, mehr und mehr durch Dampfer verdrängt. Im Jahre 1877 klarirten in Hongkong 278 Deutsche Fahrzeuge (61 Dampfer und 217 Segler) ein; die Einklarirungen vertheilen sich auf 12 Dampfer, sämmtlich aus Hamburg, und 90 Segelschiffe. Bemerkenswerth ist, daß von der 1817 Mann betragenden Besatzung nur 30 Prozent Deutsche waren, neben 20 Prozent nichtdeutschen Europäern, 20 Prozent Chinesen und 30 Prozent Malayen.

Ein näheres Eingehen auf den deutschen Verkehr und Handel in den einzelnen Konsulatsorten Chinas müssen wir uns, um den Rahmen dieser Darstellung nicht unverhältnißmäßig zu erweitern, versagen. Es würde eine derartige Darstellung ein zutreffendes Bild der deutschen Gesammtbetheiligung schon um deswillen nicht gewähren, weil ein großer Theil deutscher Artikel nicht besonders aufgeführt wird,

Digitized by Google

sondern unter dem Verkehr Großbritanniens hz. unter der Bezeichnung »Kontinent Europa« mit erscheint. Deutschland nimmt zwar in den Aufstellungen der einzelnen Konsulatsberichte aus China gewöhnlich den zweiten Platz ein; immerhin erreichen seine und der übrigen Nationen Interessen zusammen noch nicht den Umfang der englischen. Die eröffneten Häfen Chinas machen denn auch einen vorwiegend englischen Eindruck und lassen den Ausspruch gerechtfertigt erscheinen, daß England seinen Schwerpunkt nach dem Osten verlegt habe.

In China bestehen zu Hongkong (britische Besitzung), Canton, Swatau, Amoy, Futschau, Ningpo, Shanghai, Tschifu, Tientsin, Niutschwang, sowie auf der Insel Formosa zu Takao, Taiwanfu und Tamsui Deutsche Konsulate.

Die Postverbindung Hongkongs und Shanghais geht aus der unter 2B α und β gegebenen Uebersicht hervor; danach wird Hongkong mittels der englischen und französischen Schiffe zwischen dem 39. und 41., Shanghai mittels der englischen Schiffe zwischen dem 44. und 46. und durch die französischen zwischen dem 45. und 47. Tage erreicht. Eine weitere Postverbindung von Europa nach China und Japan wird über New York und San Francisco und von hier durch Schiffe der Pacific Mail Steamship Company (am 1. jeden Monats von San Francisco nach Hongkong) hz. der Occidental and Oriental Steamship Company (am 15. oder 16. jeden Monats von San Francisco nach Hongkong) vermittelt. Im Anschlusse an diese Fahrten verkehren Schiffe der japanischen Mitsu Bischi Mail Steamship Company an jedem Mittwoch von Yokohama nach Shanghai. Die Verbindung gestaltet sich, wie folgt:

aus Berlin	1. Tag,
in New York	13. »
in San Francisco	20. »
aus San Francisco (1. und 15.—16. jeden Monats Mittags)	20.—21. »
in Yokohama etwa	35.—40. »
in Hongkong etwa	40.—48. »
in Shanghai etwa	44.—55. » .

Für Hongkong und Shanghai bietet hiernach die Korrespondenzbeförderung über San Francisco keinen Vortheil. Dabei sei erwähnt, daß die beiden Schiffsgesellschaften zur Postverwaltung der Vereinigten Staaten von Nordamerika in keinem Vertragsverhältnisse stehen und an die Innehaltung der planmäßigen Kurszeiten nicht gebunden sind.

Nach Canton werden die Postsendungen von Hongkong durch die häufig, aber nicht regelmäßig verkehrenden Privatdampfer übermittelt, welche den Weg in durchschnittlich 7 Stunden zurücklegen. Für die Korrespondenz nach Swatau, Amoy und Futschau bildet Hongkong gleichfalls den Leitpunkt. Eine regelmäßige Postverbindung besteht nach diesen Orten nicht; doch fahren im Durchschnitt wöchentlich zwei Dampfer der Hongkonger Firma Douglas Lapraik u. Co. von Hongkong über Swatau (175 Seemeilen) und Amoy (150 Seemeilen) nach Futschau (185 Seemeilen), so daß die Postbeförderung für diese Orte im Allgemeinen keine nennenswerthe Verzögerung erleidet. Von Hongkong bis Swatau brauchen die Dampfer gewöhnlich einen, bis Amoy zwei und bis Futschau drei Tage Beförderungszeit. Die Firma hat sich schon vor längerer Zeit um eine Beihülfe für ihre Fahrten bei der englischen Regierung beworben, wogegen sie sich zur Unterhaltung regelmäßiger

Digitized by Google

Verbindungen und zur Herstellung enger Anschlüsse an die Hongkonger Postdampfer verpflichten wollte. Da ein derartiges Abkommen nicht zu Stande gekommen ist, so bemüht sich die Firma auch nicht sonderlich, die Posten pünktlich zu befördern oder voraussichtliche Anschlüsse zu erreichen.

Ningpo erhält seine europäische Korrespondenz in der Regel von Shanghai aus. Die den Verkehr vermittelnden Dampfer fahren während der Sommermonate täglich, im Winter wöchentlich dreimal und bedürfen zur Ueberkunft eines Zeitraums von 12—16 Stunden. Bisweilen werden, wenn sich gerade eine Dampfergelegenheit bietet, die Briefe unmittelbar von Hongkong nach Ningpo übergeführt.

Nach Tschifu (Chefoo), Tientsin und Niutschwang besteht im Sommer eine ziemlich regelmäßige, wöchentlich zweimalige Dampferverbindung von Shanghai, durch welche Tschifu in 2—3, Tientsin in 5—6 Tagen erreicht wird. Während des Winters (Mitte Dezember bis Anfang März) ist die Verbindung wegen der Handelsverhältnisse, sowie aus Anlaß der zu dieser Zeit im gelben Meere herrschenden Stürme gewöhnlich unterbrochen. In dieser Zeit wird für Tientsin ein Landkurierdienst in der Weise unterhalten, daß die Postsendungen von Shanghai mittels Dampfers nach Chinkiang, einem Hafen am Yangtze-kiang und von dort durch berittene Kuriere nach Tientsin gesandt werden. Auf dem letztbezeichneten Wege nimmt die Beförderung 15—16 Tage in Anspruch; doch wird die Frist, je nach der Beschaffenheit der Wege und des Wetters, häufig überschritten. Mit Rücksicht auf diese Verhältnisse empfiehlt es sich, zur Beförderung der Korrespondenz nach Tientsin ꝛc. während der Winterzeit die monatlich dreimal kursirende, von der Kaiserlich russischen Postverwaltung unterhaltene Landpost über Moskau, Irkutsk, Kiachta und Peking zu benutzen.

Nach den auf der Insel Formosa belegenen Deutschen Konsulaten in Takao, Taiwanfu und Tamsui findet die Postbeförderung durch gelegentlich und unregelmäßig verkehrende Privatschiffe statt.

Im nördlichen China ist kürzlich der Plan aufgetaucht, einen chinesisch-fremden Postdienst ins Leben zu rufen. In dem uns vorliegenden, aus dem Chinesischen ins Englische übertragenen Schriftstücke — vom Juni 1878 — wird ausgeführt, wie die europäischen Regierungen durch Einführung der Post Einnahmen und Einfluß in ihren Ländern gewonnen hätten, und wie diese Vortheile gleichzeitig dem Volke zu gute gekommen wären. Europäische Postanstalten beständen in Hongkong und Shanghai, und der Nutzen und Einfluß dieser Einrichtungen gingen China verloren. Es hätte daher der mit den chinesischen Sitten und Zuständen völlig vertraute Herr Detring, seit lange Zollbeamter im Kaiserlichen Seezolldienste zu Tientsin, der Regierung die Anregung gegeben, ein dem europäischen ähnliches Postsystem in China einzuführen. Der Beamte hätte die Postordnungen der westlichen Länder sorgfältig ins Chinesische übersetzt und mit dem Antrage vorgelegt, die Ausführung dieser Verordnungen, unter gewissen Aenderungen, in China einer Gesellschaft von Kaufleuten zu übertragen. Dieser Vorschlag hätte die Billigung Seiner Excellenz des General-Gouverneurs der Provinz Chili gefunden, und es wäre versuchsweise zunächst für Peking, Shanghai, Tschifu, Tientsin und Niutschwang der Postdienst eingerichtet worden. In dem Schriftstücke sind noch die Bedingungen für die Theilnahme des Publikums an dem weiter erforderlichen Kapitalbetrage sowie die Postversendungsvorschriften besonders aufgeführt.

Digitized by Google

B. Japan.

Von den 752 Schiffen fremder Nationalität, welche in die fünf offenen Häfen Japans während des Jahres 1877 eingelaufen sind, führten 86 die Deutsche, 377 die englische und 134 die amerikanische Flagge.

Die Zahl der europäischen und amerikanischen Bewohner Japans beträgt 2 673, darunter befinden sich 272 Deutsche. An deutschen Handelshäusern sind in Japan 39 vorhanden.

Japan hat nicht ein Stück fruchtbares Alluvialland aufzuweisen; seine kleinen, aber zahlreichen reißenden Ströme überschwemmen die Ebenen mit nichts als Sand und Kies, während die Bebauung des Hochlandes große Sorgfalt und reichlichen Dünger erfordert. Cerealien kommen, mit Ausnahme von Reis, nur mäßig fort. Japanischer Thee wird nur in Amerika geschätzt und ist von den europäischen Märkten so gut wie ausgeschlossen. In dem Haupt-Stapelartikel Seide hat Japan dagegen einen entschiedenen Vortheil vor anderen Ländern voraus.

Ausfuhrartikel nach Deutschland bilden vor Allem Reis, Porzellan, Pflanzenwachs und noch einige andere Artikel in kleinen Mengen. Die Einfuhr aus Deutschland stellt einen weit größeren Werth dar und besteht in Baumwoll- und Wollwaaren, Tuch, Liqueuren, Arzneimitteln, Schreibmaterialien, Cement, Farben, Regen- und Sonnenschirmen, Zündhölzern und anderen Gegenständen.

Mit welchem Erfolge Japan bemüht gewesen ist, ein eigenes Postwesen zu schaffen, und wie dasselbe bestrebt ist, dem Muster der europäischen Staaten auch in dieser Beziehung zu folgen, darüber ist an anderer Stelle wiederholt berichtet worden.

In Japan unterhält das Deutsche Reich zu Yokohama, Tokio (Jeddo), Hiogo-Osaka, Nagasaki und Niegata Konsulate.

Nach den bei Hinterindien (2 B) bz. China (3 A) enthaltenen Aufstellungen erhält Yokohama seine Postsendungen durch die Schiffe der P. und O. Company sowie der Messageries maritimes, von Berlin am 47. oder 49., und mittels der Verbindung über San Francisco zwischen dem 35. und 40. Tage. Letztere Verbindung ist gleichwohl für die Briefbeförderung von Europa nach Japan nicht zu empfehlen, indem die Eisenbahnzüge in San Francisco den Anschluß an die Dampfer häufig verfehlen.

Die Briefe für Tokio werden der Bestimmung von Yokohama in einstündiger Eisenbahnfahrt zugeführt. Nach Hiogo gelangen die Postsendungen durch die japanischen Mitsu-Bischi-Postdampfer, welche jeden Mittwoch Abend um 6 Uhr von Yokohama abgehen und die Bestimmung in 40 bis 48 Stunden erreichen; außerdem bieten 1 bis 2 Extradampfer wöchentlich Gelegenheit zur Postbeförderung. Von der durch Läufer vermittelten japanischen Landpostverbindung Yokohama-Hiogo wird mit Rücksicht auf die 4 bis 5 Tage in Anspruch nehmende Beförderungsfrist seitens der Europäer selten Gebrauch gemacht. Osaka steht mit Hiogo in Eisenbahnverbindung und wird von dort in einer Stunde erreicht. Eine direkte Postbeförderung zwischen Shanghai und Hiogo-Osaka findet nicht statt.

Postsendungen für Nagasaki werden von Shanghai (in Shanghai zwischen dem 44. und 47. Tage) mittels der wöchentlich einmal verkehrenden japanischen Dampfschiffe der Bestimmung in zwei Tagen zugeführt. Ein unmittelbarer Anschluß ist in Shanghai nicht vorhanden; es kommt daher vor, daß die Sendungen dort 7 Tage lang überlagern müssen. — Die nach Niegata gerichtete Kor-

Digitized by Google

respondenz erreicht den Bestimmungsort mittels der japanischen Landpost von Tokio aus in einem Tage.

II. Afrika.

1. Nordafrika.

A. Aegypten.

An dem Schiffsverkehr durch den Suez-Kanal war Deutschland im Jahre 1877 mit 40 Schiffen betheiligt. Im Ganzen durchfurchten 1663 Schiffe den Kanal, nämlich 73 Kriegsschiffe, 298 Postdampfer, 1286 Handelsdampfer und 6 Segler. Gegenüber dem Verkehr des Jahres 1876 hat die Tonnenzahl der Deutschen Flagge um 37,62 Prozent zugenommen.

Ueber die Betheiligung Deutschlands am Ein- und Ausfuhrhandel Aegyptens liegen uns Konsulatsberichte aus den letzten Jahren nicht vor. Unmittelbarer Verkehr zwischen deutschen und ägyptischen Häfen besteht nur in äußerst geringem Maße. Hinsichtlich der Einfuhr nimmt Großbritannien mit seinen Manufakturwaaren die erste Stelle ein; von deutschen Artikeln bezieht Aegypten einen Theil Baumwollgespinnste, Tuche, Packpapier, Pappe, Stearinkerzen, Kurz-, Leder- und Eisenwaaren. Baumwolle und Feldfrüchte (Weizen, Reis, Bohnen, Gerste, Datteln, Sesam) sowie Zucker bilden den wichtigeren Bestandtheil der Ausfuhr. Aus dem Sudan erhält der Markt von Cairo zur Weiterausfuhr vorzugsweise Straußfedern, Gummi, Elfenbein, Kaffee und Sennesblätter, für welche Artikel Frankreich, England und Oesterreich die Haupt-Abnehmer sind.

Was den Transport der Waaren aus dem Sudan betrifft, so werden dieselben von den einzelnen Niederlassungen durch Träger nach den schiffbaren Strömen und weiter nach Chartum mittels Barke gebracht. Von Chartum gelangen die Waaren mittels Bootes bis Berbera, von dort mittels Kameels über Abu Hamed (5 Tage) nach Korosko (7 Tage), oder am häufigsten unmittelbar nach dem Dorfe Schellal, südlich des ersten Kataraks. In Schellal, das mit Assuan durch eine dem Waarenverkehr dienende Eisenbahn verbunden ist, werden die Waaren umgeladen und demnächst von Assuan (8—9 Tage) auf Barken nach Bulak, dem Hafen von Cairo weitergeführt. Die Sudan-Eisenbahn Cairo-Siut, welche bis Chartum geleitet werden sollte, an der die Arbeiten jedoch wegen finanzieller Schwierigkeiten der Regierung eingestellt sind, kommt für den Güterverkehr aus dem Sudan kaum in Betracht.

Deutsche Konsulate bestehen zu Alexandrien, Cairo, Chartum, Damiette, Girgeh, Kenneh, Luxor, Mansurah, Said, Siut, Suez, Tantah und Zagazig.

Aegypten erhält seine Postverbindung:

a) durch die Dampfer der P. und O. Company (vergl. Asien, 2 A.):
aus Berlin jeden Freitag 2^{30} Nm. ..... [1. Tag];
aus Brindisi jeden Montag 4 früh..... [4. Tag];
in Alexandrien jeden Donnerstag 6 Abds... [7. Tag].

b) durch die Dampfer des österreichisch-ungarischen Lloyd (vergl. Asien, 2 A.):
aus Berlin jeden Mittwoch 5 Nm. ..... [1. Tag];
aus Triest jeden Freitag 12 Mitt..... [3. Tag];
in Alexandrien jeden Donnerstag 6 früh... [9. Tag].

Digitized by Google

c) durch die italienischen Dampfer der Gesellschaft R. Rubattino u. Co. (vergl. Asien, 1 C. c.):
aus Berlin jeden Montag 8 Abds. ..... [1. Tag];
aus Neapel jeden Donnerstag 5^{30} Nm. ... [4. Tag];
in Alexandrien jeden Dienstag 11 Vm. .. [9. Tag].

d) durch die Schiffe der Messageries maritimes:
aus Berlin jeden Mittwoch 2^{30} Nm. ..... [1. Tag];
aus Neapel jeden Sonnabend Mittags ... [4. Tag];
in Alexandrien jeden Mittwoch 5 Nm. ... [8. Tag].

Für Alexandrien besteht hiernach eine wöchentlich viermalige Postverbindung; es wird von Berlin zwischen dem 7. und 9. Tage erreicht. Nach Port Said werden die nämlichen Dampferverbindungen, wie nach Alexandrien nutzbar gemacht; die Beförderung nimmt 1—2 Tage mehr Zeitdauer in Anspruch. Mittels der Eisenbahn wird von Alexandrien das Konsulat Tantah in 3, Damiette in $7\frac{1}{2}$, Zagazig in 5—6, Mansurah in 9—10, Suez in 10, Cairo in $4\frac{1}{2}$ Stunden und Siut in 2 Tagen erreicht. Die Postbeförderung nach den weiter in Ober-Aegypten gelegenen Orten Girgeh, Kenneh und Luxor nimmt von Siut etwa 2 bz. 3 und 4 Tage in Anspruch.

Die Briefe nach Chartum werden bis Siut mittels der Eisenbahn, von da wöchentlich zweimal mittels Bootes bis Korosko, weiter über Abu Hamed und Berber mit Kameelreitern oder, wie es in einer Benachrichtigung an das Kursbüreau heißt, mittels »Kurskameels« befördert und brauchen von Siut bis Chartum 23 Tage Beförderungsfrist.

B. Tunis.

Tunis hat für den deutschen Handels- und Schiffsverkehr kein besonderes Interesse. Deutsche Schiffe nehmen am dortigen Verkehr nicht Theil, und an Handelsartikeln werden nach Deutschland durch fremde Vermittelung nur Datteln und Cigaretten in nennenswerthem Umfange eingeführt.

Deutsche Konsulate sind in Tunis, Goletta und Sfax errichtet. Die Postbeförderung erfolgt:

a) durch die Dampfer der französischen Gesellschaft Valéry Frères et Fils:
aus Berlin jeden Montag 12^{30} Mittags .. [1. Tag];
aus Marseille jeden Mittwoch 5 Nm..... [3. Tag];
in Tunis jeden Sonnabend ..... [6. Tag].

b) durch die von Marseille über Genua nach Tunis fahrenden Dampfer der italienischen Gesellschaft R. Rubattino u. Co.:
aus Berlin jeden Dienstag 2^{30} Nm..... [1. Tag];
aus Genua jeden Donnerstag 9 Abds. .. [3. Tag];
in Tunis jeden Montag 1 Nm. ..... [7. Tag];
aus Tunis jeden Mittwoch 1 Nm..... [9. Tag];
in Sfax jeden Freitag 7 früh..... [11. Tag].

c) durch die Dampfer der italienischen Gesellschaft Florio u. Co.:
aus Berlin jeden Freitag 8 Abds..... [1. Tag];
aus Neapel jeden Montag 5^{30} Nm. ..... [4. Tag];
in Tunis jeden Donnerstag 6 früh ..... [7. Tag].

Digitized by Google

Hiernach hat Tunis, das von Berlin am 6. oder 7. Tage erreicht wird, eine wöchentlich dreimalige und Sfax, welches die Postsendungen aus Berlin am 11. Tage erhält, eine wöchentlich einmalige Postverbindung mit Europa. Goletta wird von Tunis mittels der Eisenbahn in $\frac{1}{2}$—$\frac{3}{4}$ Stunden täglich viermal erreicht.

C. Algier.

Unter der 2 816 575 Seelen zählenden Bevölkerung dieses französischen Koloniallandes befinden sich nur 155 727 Franzosen, während 155 735 sonstige Europäer, u. A. 92 510 Spanier und 5 722 Deutsche dort ansässig sind. Deutsche Handelshäuser bestehen in Algier nicht. Der Handelsverkehr zwischen Deutschland und Algier ist so winzig, daß derselbe kaum der Erwähnung verdient, und es ist nicht abzusehen, daß dieses Verhältniß sich in nächster Zeit ändern werde. Deutsche Schiffe legen nur vereinzelt (im Jahre 1877 2) in Algier an.

Die Korrespondenz nach dem Deutschen Konsulatsorte Algier wird von Marseille jeden Dienstag, Donnerstag und Sonnabend mit französischen Schiffen abgesandt, welche zur Ueberfahrt eines Zeitraums von 33 bis 39 Stunden bedürfen. Briefe von Berlin nach Algier gelangen danach in 4 Tagen an den Bestimmungsort.

D. Marokko.

Ebensowenig wie in den übrigen nordafrikanischen Ländergebieten sind die deutschen Handelsinteressen in Marokko von Bedeutung. Der Handel mit Europa liegt hier fast ganz in englischen und französischen, zum kleineren Theil auch in spanischen Händen. Direkter Schiffsverkehr mit Deutschland besteht nicht; die 12 Deutschen Schiffe, welche im Jahre 1876 marokkanische Häfen besuchten, waren ausnahmslos von englischen Häusern gechartert. Immerhin wird, einem Berichte aus Mogador zufolge, ein geringer Theil deutscher Waaren dort eingeführt: sächsische Tuche, Glasperlen, sowie Solinger und Nürnberger Waaren.

In Marokko befinden sich zu Tanger, Larache, Mazagan, Mogador und Rabat Deutsche Konsulate.

Die Postverbindung nach Marokko wird durch die täglich von dem spanischen Hafen Algeciras bei Gibraltar nach Ceuta abgehenden Dampfer vermittelt. Von Ceuta nach Tanger, woselbst, wie an den übrigen marokkanischen Hafenplätzen, eine spanische Postanstalt errichtet ist, erfolgt die Weiterbeförderung auf dem Landwege. Die Verbindung ist hiernach folgende:

aus Berlin täglich 12^{30} Mittags..... [1. Tag];
in Ceuta..... [7.—8. Tag];
in Tanger..... [8. Tag].

Die auf dem spanischen Postamte in Tanger ankommende Korrespondenz wird wöchentlich zweimal durch einen Kurier zu Fuße die Küste entlang bis Mogador gesandt. Der Kurier aus Tanger geht über Larache bis Rabat, derjenige aus Rabat über Mazagan bis Mogador. Larache wird nach 2, Rabat nach 4 bis 5, Mazagan nach 9 und Mogador nach etwa 14 Tagen erreicht. Diese Beförderungszeit gilt indessen nur für den Sommer. Im Winter, wo die zu überschreitenden Flüsse häufig durch Regen angeschwollen sind, muß der Kurier oft Tage lang warten, bevor er die Ströme überschreiten kann; Aehnliches ist im Frühjahr der Fall, wo die schmelzenden Schneemassen des Atlasgebirges die Ströme speisen. Zur Beschleunigung der Korrespondenzbeförderung hat die spanische Postverwaltung übri-

Digitized by Google

gens angeordnet, daß, wenn von Tanger zufällig ein nach den Küstenorten verkehrendes Dampfschiff abgeht, diesem die Briefe mitgegeben werden sollen.

Geschäftsbriefe für Mogador werden häufig auch nach Gibraltar adressirt und von dort mittels englischer oder französischer Schiffe, welche monatlich etwa 5 mal Mogador anlaufen, weiter befördert.

2. Westafrika.

A. Die Azoren (portugiesisch).

An dem wenig umfangreichen Handel der Azoren ist Deutschland sehr gering betheiligt. Nur etwas Wein und Orangen, deren Gewinnung von Jahr zu Jahr abnimmt, sind ausweislich der Zollisten von Horta, der Hauptstadt auf Fayal, nach Deutschland ausgeführt worden; eingeführt wurde von hier eine mäßige Menge Branntwein. In den Jahren 1875/76 und 1876/77 gingen 1 bz. 2 Deutsche Segelschiffe und 3 bz. 1 Deutsches Kriegsschiff zur Einnahme von Vorräthen in Horta ein. Der Hafen von Horta wird z. B. durch Neubauten wesentlich verbessert und ist als Zufluchtsstätte und einziger guter Hafen der Azoren auch für die deutschen Seefahrer von Wichtigkeit.

Deutsche Konsulate bestehen auf den Inseln Fayal, S. Miguel, Terceira, Gracioza und S. Jorge. Die Postverbindung dahin wird durch portugiesische Schiffe in nachstehender Weise vermittelt:

aus Berlin am 26./27. und 10. jeden Monats 12^{30} Mittags [1. Tag];
aus Lissabon am 1. und 15. jeden Monats ..... [6. Tag];
in S. Miguel am 5./6. und 19./20. jeden Monats ... [10./11. Tag];
in Terceira am 7. und 21. jeden Monats ..... [12. Tag];
in Gracioza am 22. jeden Monats ..... [13. Tag];
in S. Jorge am 22. jeden Monats ..... [13. Tag];
in Fayal am 23. jeden Monats ..... [14. Tag].

B. Madeira (portugiesisch).

Dem Waarenverkehr Madeiras dienen mehrere regelmäßig kursirende Dampfer nach und von Lissabon, einige portugiesische Segelschiffe nach und von portugiesischen und nordafrikanischen Häfen, sowie einige kleinere Segler, welche mehrere Male des Jahres mit Stückgut von und nach London gehen; sodann folgt eine stattliche Anzahl von Segelschiffen, welche jährlich 30- bis 36 000 Tonnen Kohle bringen, um die Madeira passirenden Dampfer zu versorgen. Für einige regelmäßige Dampferlinien bildet Madeira eine Zwischenstation; als Kohlen- und Proviantstation wird die Insel von den europäischen und amerikanischen Kriegsschiffen benutzt. Auf der Rhede von Funchal gingen in den Jahren 1876 und 1877 2 bz. 3 Deutsche Kriegsschiffe (britische 24 bz. 31 und französische 5 bz. 4), 5 bz. 6 Deutsche Handelsdampfer und 12 bz. 6 Deutsche Segler vor Anker. Die Deutschen Segelschiffe brachten meist Steinkohle aus England.

Die Anerbietungen deutscher Kohle haben bisher zu keinem Geschäfte geführt. Der sonstige Waarenhandel mit Deutschland entzieht sich der genauen Beurtheilung, ist aber sicherlich sehr gering. Die Ausfuhr an Madeirawein ist fast stetig zurückgegangen. Nach einer uns vorliegenden Aufstellung wurden im Jahre 1834/35 8806, 1850/51 7301, 1860/61 1289, 1864/65 nur 536 und 1874/75

Digitized by Google

1736 Pipen Wein (1 Pipe = etwa 435,6 Liter) ausgeführt. Der Weinbau ist jedoch wieder im Aufblühen begriffen, und es sollen jetzt bedeutende Mengen zur Versendung geeigneter Weine vorhanden sein.

Die Postverbindung nach Madeira — Deutsches Konsulat in Funchal — wird, wie folgt, vermittelt:

a) durch die Dampfer der African Steamship Company, sowie der British and African Steam Navigation Company:
aus Berlin jeden Donnerstag 12^{30} Mitt. ... [1. Tag];
aus Liverpool jeden Sonnabend ..... [3. Tag];
in Funchal jeden Sonnabend ..... [10. Tag].

b) durch die Dampfer der Union Steamship Company (Abgangshafen Plymouth) und der Colonial Mail Line (Abgangshafen Dartmouth):
aus Berlin jeden Mittwoch 12^{30} Mitt. ..... [1. Tag];
abwechselnd aus Plymouth und Dartmouth jeden Freitag .. [3. Tag];
in Funchal jeden Mittwoch ..... [8. Tag].

c) durch portugiesische Schiffe:
aus Berlin am 30./31. und 15. jeden Monats 12^{30} Mitt.. [1. Tag];
aus Lissabon am 5. und 20. jeden Monats ..... [6. Tag];
in Funchal am 8. und 23. jeden Monats ..... [9. Tag].

Briefe, welche in Lissabon kurz nach Abgang einer Post eintreffen, werden während der günstigeren Jahreszeit bisweilen einem Segelschiffe mitgegeben, und es entzieht sich dann die Beförderungsdauer jeder sicheren Berechnung.

C. Die Canarischen Inseln (spanisch).

Von dem auf den Canarischen Inseln bestehenden Deutschen Konsulate Santa Cruz de Teneriffe (Teneriffa) sind Handels- und Verkehrsberichte in den letzten Jahren nicht veröffentlicht worden. Die Postverbindung erhält Teneriffa:

a) durch die Dampfer der British and African Steam Navigation Company und der African Steamship Company:
aus Berlin jeden Donnerstag 12^{30} Mitt. ... [1. Tag];
aus Liverpool jeden Sonnabend ..... [3. Tag];
in Teneriffa jeden Sonntag ..... [11. Tag].

b) durch spanische Dampfer:
aus Berlin am 27./28. und 12. jeden Monats 12^{30} Mitt. . [1. Tag];
aus Cadix am 2. und 17. jeden Monats ..... [6. Tag];
in Teneriffa am 5./6. und 20./21. jeden Monats .. [9.—10. Tag].

D. Capverdische Inseln (portugiesisch).

Deutsche Konsulate bestehen auf Ilha do Maio, Ilha do Sal und S. Vincente. In den Jahren 1876 und 1877 kamen nach Ilha do Maio 4 bz. 2 und nach Ilha do Sal 6 bz. 5 Deutsche Schiffe; die letzteren nahmen sämmtlich Salzladung auf. In S. Vincente trafen 1877 13 Deutsche Dampfer zur Einnahme von Kohlen und 13 Deutsche Segelschiffe ein, von welchen letzteren die Mehrzahl Kohlen aus England brachte.

Die Postbeförderung erfolgt durch die Schiffe der Royal Mail Packet Steam Company:

Digitized by Google

aus Berlin am 7. jeden Monats 12^{30} Mitt..... [1. Tag];
aus Southampton am 9. jeden Monats..... [3. Tag];
in S. Vincente am 19. jeden Monats ..... [13. Tag].

Von S. Vincente vermitteln Kolonialschiffe den Verkehr nach den übrigen Inseln der Gruppe.

E. Republik Liberia.

Das Land dieser Negerkolonie ist reich und gesegnet, auch das Klima ist gesund. Der Handel Liberias mit Hamburg ist ziemlich bedeutend; die Ein- und Ausfuhr durch Vermittelung deutscher Häuser dürfte den Handel der übrigen Nationen hier übertreffen. Die Erzeugnisse der Landwirtschaft mehren sich in erfreulicher Weise, und es hat sich namentlich der liberianische Kaffee, welcher von ausgezeichneter Beschaffenheit ist, einen Ruf erworben. Aufträge auf Samen sind aus den verschiedenen Kaffeedistrikten Amerikas und Ostindiens wiederholt eingelaufen. Während des Jahres 1876 gingen im Hafen von Monrovia, dem Sitze eines Deutschen Konsulats, 6 Hamburger Schiffe, davon 5 mit Stückgütern ein; im Jahre 1877 ist der Verkehr ebenso rege gewesen. Ein Hamburger Schiff findet als Küstenfahrzeug Verwendung.

Liberia besitzt eine eigentliche Postverwaltung nicht; vielmehr versehen die Steuererheber in den Eingangshäfen Monrovia, Cap Palmas und Grand Bassa gegen eine geringe Vergütung auch den Dienst als Postmeister. Von der Wichtigkeit dieses Nebenamtes scheinen die schwarzen Beamten indessen wenig durchdrungen zu sein. Das Porto wird nicht in liberianischem Gelde, auch nicht in den hier gültigen amerikanischen Greenbacks angenommen, sondern muß in Münze entrichtet werden. Englische Briefmarken sind unzulässig, und liberianische giebt es nicht. Allerdings sind früher einmal liberianische Freimarken gedruckt worden, von denen noch eine Anzahl im Treasury-Department vorhanden ist, und die man gegen Entrichtung des vollen Werthes in Münze kaufen kann; benutzen darf dieselben jedoch Niemand. In Monrovia und Cap Palmas wird die Post an Land geliefert; in Grand Bassa wird dagegen der Briefbeutel am Bord des Schiffes geöffnet. Die Briefe werden sofort nach dem Oeffnen des Beutels ausgerufen und bleiben, wenn sie nicht gleich abgelangt werden, liegen, bis der Adressat sie abholt, oder Jemand anders sie fortnimmt. In Grand Bassa wurden dem Konsul schon wiederholt Briefe zugestellt, welche im Wasser oder am Strande aufgefunden waren.

Die Postverbindung Monrovias wird durch die Dampfer der African Steamship Company und der British and African Steam Navigation Company hergestellt. Die Schiffe legen jedoch in Monrovia nicht bei jeder Fahrt, sondern monatlich nur dreimal an:

aus Berlin Donnerstags 12^{30} Mitt.... [1. Tag];
aus Liverpool Sonnabends..... [3. Tag];
in Monrovia Mittwochs..... [21. Tag];
Guinea { in Lagos Montags ..... [33. Tag];
Guinea { in Bonny Mittwochs ..... [35. Tag].

F. Guinea.

Für Guinea bestehen in der britischen Besitzung Lagos und in dem französischen Hafenort Gaboon Deutsche Konsulate.

Lagos, ein auf einer Insel belegener, höchst ungesunder Ort, ist vom Festlande

Digitized by Google

durch eine breite Lagune getrennt und besitzt zugleich die schlechteste Rhede von allen westafrikanischen Küstenplätzen. Die Schiffe müssen weit draußen im offenen Meere ankern; ein kleiner Regierungsdampfer vermittelt den Verkehr zwischen Schiff und Stadt, aber es ist gar nicht so selten, daß die Brandung zu heftig ist, um ein Auslaufen dieses kleinen Fahrzeuges zu gestatten; der Dampfer muß unverrichteter Sache weiterfahren und kann weder Passagiere noch Ladung absetzen, ja nicht einmal die Post befördern.

In Lagos verkehrten im Jahre 1877, einschließlich der wöchentlichen Postdampfer, 343 Schiffe, darunter 39 Deutsche. Direkt nach Deutschland wurden 1250 Tons Palmöl, 8500 Tons Palmkerne, 80 Ballen Baumwolle und 2 Tons Elfenbein ausgeführt; eine weitere Menge Güter gelangte in Durchfracht über Liverpool nach Hamburg. In der Einfuhr steht Deutschland sogar Großbritannien wesentlich voran mit 316 000 Gallons Rum, 220 000 Gallons Genever und 2080 Tons Salz. Die Einfuhr an Spirituosen hat bedeutend zugenommen, weil dieser Artikel von den Eingeborenen, gleichviel ob sie in Frieden oder in Streit mit einander leben, nicht entbehrt werden kann.

Der Schiffsverkehr im Hafen von Gaboon ist ein sehr geringer, denn die regelmäßig von Liverpool nach dieser Küste laufenden Dampfer haben die Segelschiffe fast gänzlich vertrieben. Im Jahre 1877 kam unter 19 Schiffen nur ein Deutsches nach Gaboon; von den 50 Kuttern und Schoonerbooten, welche den Verkehr mit den Küstenplätzen vermitteln, sind 22 Deutsche, 18 britische, 7 amerikanische und 3 französische. Es muß auffallend erscheinen, daß aus dieser französischen Besitzung Erzeugnisse nur von *einem* französischen Hause ausgeführt werden; von größerer Bedeutung ist der Export eines dortigen Hamburger Hauses. Ausfuhrartikel der Besitzung Gaboon bilden hauptsächlich Elfenbein von besonders schöner Beschaffenheit, Kautschuck, Ebenholz in Blöcken und Rothholz. Eingeführt werden Gewehre mit Steinschlössern, Pulver, Eisen- und Messingwaaren, amerikanischer Blättertabak, Spirituosen, Baumwollzeuge, Steingutwaaren und Salz — jedoch immer von geringster Güte. Das deutsche Haus bezieht die Artikel fast nur von Deutschland; auch die englischen Firmen beziehen einen großen Theil Gewehre, Pulver und Spirituosen aus Hamburg. Die Hauptform des Geschäfts ist noch immer der Tauschhandel; baares Geld ist äußerst wenig vorhanden. Zum Einkauf eines Elephantenzahnes gehören die verschiedenartigsten Artikel in größerer Menge.

Die einzige civilisirt aussehende Ortschaft dieser Besitzung ist Libreville am rechten Ufer des Gaboonflusses, wo sich alle Regierungsgebäude, alle Magazine, sowie die Kohlenschuppen für die an der Küste stationirten französischen Kriegsschiffe befinden. Die in Gaboon etablirten fremden Kaufleute haben ihre Wohnungen etwa zwei englische Meilen weiter den Fluß hinauf in einer »Glas« genannten Ortschaft.

Die Postverbindung nach Lagos geht aus der unter Liberia enthaltenen Aufstellung hervor; die Fahrten sind wöchentliche. Die planmäßige Beförderungsfrist wird nicht immer inne gehalten; vielmehr hängt die Dauer von der Größe der Schiffe bz. den Ladungsverhältnissen und von der Jahreszeit ab. — Die Postsendungen für Gaboon gelangen zunächst bis Bonny (vergl. Liberia) und finden von hier mittels kleiner Zweigdampfer Weiterbeförderung. Die Verbindung von Bonny nach Gaboon ist nicht regelmäßig; die Zahl der Fahrten richtet sich nach dem Umfange der Fracht. Die Ueberkunft eines Briefes von Berlin bis Gaboon erfordert im Durchschnitt 42 bis 43 Tage.

Digitized by Google

G. St. Helena.

St. Helena wurde im Jahre 1876 von 664 und im Jahre 1877 von 669 Handelsschiffen besucht; darunter befanden sich 27 bz. 21 Deutsche und 333 bz. 364 britische.

Die Postverbindung erhält St. Helena durch die Schiffe der Union Steamship Company und der Colonial Mail Line, welche jeden Freitag abwechselnd von Plymouth und Dartmouth abgehen und in diesem Jahre St. Helena bei den Fahrten am 2. und 23. Mai, 27. Juni, 18. Juli, 22. August, 12. September, 17. Oktober, 7. November und 12. Dezember anlaufen. Zur Ueberkunft eines Briefes von Berlin nach St. Helena ist ein Zeitraum von 21 Tagen erforderlich.

3. Südafrika.

A. Kapkolonie.

Die Kolonie ist noch immer nicht in der Lage, Brodstoffe in genügender Menge für den eigenen Bedarf zu beschaffen; bedeutende Zufuhren an Weizen und Mehl aus anderen Gegenden müssen das Fehlende ergänzen. Dem Bestreben der Farmer, von Jahr zu Jahr mehr Land unter Kultur zu bringen, stellt sich der Mangel an Arbeitskräften entgegen. Die Regierung hat sich daher veranlaßt gesehen, für die Einwanderung europäischer Arbeiter äußerst vortheilhafte Bedingungen zu bieten.

Die Ausfuhr an Wolle ist beträchtlich; die Erzeugung von Wein hat, oft zum Nachtheil der Güte, eine außerordentliche Ausdehnung gewonnen; auch die Ausfuhr von Straußfedern aus den Straußzüchtereien hat wesentliche Fortschritte aufzuweisen. Die Ergiebigkeit der Diamantfelder ist dagegen in der Abnahme begriffen.

Die direkte Ausfuhr nach Deutschland stellte im Jahre 1876 einen Werth von 15 137 Pfd. Sterl. dar; Hauptartikel bildeten Wolle (für 13 760 Pfd. Sterl.) und Wein geringerer Güte (für 965 Pfd. Sterl.). In demselben Jahre wurden aus Deutschland für 9675 Pfd. Sterl. Waaren eingeführt, darunter für 2708 Pfd. Sterl. Dielen, für 1156 Pfd. Sterl. Holzwaaren, für 1064 Pfd. Sterl. Tauwerk, ferner raffinirter Zucker, Lichte, Bier, Tischlerwaaren.

An Deutschen Schiffen gingen während des Jahres 1876 in der Tafelbai 39, in Port Elizabeth 20 (1877: 27) und in Port Alfred 17 (1877: 14) ein. Der englische Schiffsverkehr ist etwa 15 mal so stark.

Deutsche Konsulate bestehen zu Capstadt, Mosselbay, Port Elizabeth, East London, Port Alfred und Simonstown.

Die Postbeförderung nach Südafrika findet mittels der Schiffe der Union Steamship Company und der Colonial Mail Line von Plymouth bz. Dartmouth jeden Freitag statt. Die Plymouther Schiffe erreichen Capstadt planmäßig nach 27 Tagen (von Berlin am 30. Tage) und fahren zwei Tage später nach der Algoa-Bai und nach Cap Natal (von Berlin am 36. Tage). Die Schiffe der anderen Gesellschaft fahren bis zur Tafelbai (Capstadt), wohin sie nach 26 Tagen (von Berlin am 29. Tage) gelangen, und von wo nur nach Bedürfniß Anschluß nach der Algoa-Bai und Cap Natal unterhalten wird.

Sofort nach Ankunft in Capstadt werden die Dampfer in die Docks gebracht; in vielen Fällen wird die Post jedoch schon vorher durch Boote gelandet.

Digitized by Google

Die Postverbindungen Capstadts mit den übrigen Konsulatsorten der Kolonie haben in letzter Zeit manche vortheilhafte Veränderung erfahren und werden sich nach Vollendung der im Bau begriffenen Eisenbahnlinien, deren Fortführung in Folge der kriegerischen Verhältnisse wesentlich gehemmt worden ist, noch günstiger gestalten. Gegenwärtig wird die Post bald nach Ankunft der Dampfer in der Tafelbai auf dem Landwege weiter befördert und erreicht von hier aus Mosselbay in etwa 40, Port Elizabeth in 70, Port Alfred in 90 und East London in 120 Stunden. Von Capstadt nach dem etliche Meilen südlicher belegenen Simonstown sind nur einige Stunden zur Beförderung erforderlich.

B. Kolonie Natal.

Nach der Schifffahrts-Statistik von D'Urban, dem Deutschen Konsulatsorte in Natal, besuchten im Jahre 1877 219 Schiffe, darunter 15 Deutsche, den Hafen. Erzeugnisse des Deutschen Reichs finden nur spärlich Eingang in die Kolonie; ausgeführt werden vorzugsweise Wolle (1877 für 383 019 Pfd. Sterl.), Rohzucker (1877 für 184 788 Pfd. Sterl.), Häute, Felle und Elfenbein.

Die Postverbindung für D'Urban (Port Natal) wird fast ausschließlich über Capstadt (vergl. unter A) vermittelt; die Korrespondenz erreicht den Ort in 14tägigen Fristen von Berlin aus am 36. Tage. Die fernerweit bestehende vierwöchentliche Verbindung über Brindisi, Aden und Zanzibar nach D'Urban (vergl. Afrika, 4 A) erfordert eine längere Beförderungsfrist und ist, was besondere Beachtung verdient, weniger zuverlässig. Von Berlin aus kann D'Urban auf dem letztbezeichneten Wege am 41. Tage erreicht werden.

C. Oranje-Freistaat.

Der Oranje-Freistaat, welcher lebhaften Wollhandel betreibt, hat seine Handelsbeziehungen fast ausschließlich zu Natal, Transvaal und der Kapkolonie, deren Port Elizabeth den Haupthafen für den Freistaat bildet. Direkter Verkehr mit Europa findet kaum statt.

Das im Freistaate bestehende Deutsche Konsulat Bloemfontein erhält die Postsendungen durch eine wöchentlich dreimalige Landpostverbindung von Capstadt. Die eine dieser Posten geht von Capstadt über Beaufort, Richmond und Colesberg, die andere über Port Elizabeth, Grahamstown, Queenstown und Aliwal North, die dritte über die Hauptstadt der Diamantfelder Kimberley. Auf allen diesen Linien nimmt die Postbeförderung von Capstadt bis Bloemfontein einen Zeitraum von 7 Tagen in Anspruch.

4. Ostafrika.

A. Die Delagoa-Bai.

In dieser portugiesischen Besitzung ist erst kürzlich zu Lourenço Marques ein Deutsches Konsulat errichtet worden, von welchem Handelsberichte noch nicht veröffentlicht sind.

Die Postverbindung wird in folgender Weise unterhalten:

a) im Anschluß an die Fahrten Brindisi-Bombay (vergl. Asien, 2 A) auf der Strecke Aden-Zanzibar durch Schiffe der British India Steam Navigation

Digitized by Google

Company und auf der Endstrecke durch Dampfer der Union Steamship Company:

aus Berlin jeden 4. Freitag 2^{30} Nm. [1. Tag];
(25. Juli, 22. August)
über Brindisi
in Aden jeden 4. Donnerstag ..... [14. Tag];
aus Aden jeden 4. Sonnabend ... [16. Tag];
in Zanzibar ..... [28. Tag];
in Mozambique ..... [33. Tag];
in der Delagoa-Bai ..... [39. Tag];
in Port Natal ..... [41. Tag].

b) im Anschluß an die Fahrten über Capstadt nach Natal (vergl. Afrika, 3 A); von Natal durch einen bis Zanzibar verkehrenden Küstendampfer.

Die Postverbindung entbehrt der Regelmäßigkeit noch in hohem Maße; gewöhnlich treffen Briefe aus Berlin in 40 bis 42 Tagen zu Lourenço Marques ein.

B. Zanzibar.

In Zanzibar besteht ein Deutsches Konsulat. Die dort ansässigen deutschen Häuser haben im Jahre 1877 Artikel im Werthe von 720 000 Maria-Theresienthalern (1 = 4,68 ℳ) eingeführt, darunter Manufakturwaaren für 291 300, Baumwollwaaren für 103 900, Metallwaaren für 65 100, Waffen für 62 600, Perlen für 61 800 Maria-Theresienthaler, ferner Eisen, Pulver und Munition, Kurzwaaren, Glaswaaren und Steingut. Ausgeführt wurden von diesen Häusern Artikel im Werthe von 440 600 Maria-Theresienthalern, namentlich Elfenbein (102 900), Orseille, ein Farbstoff aus Flechten (87 500), Kautschuck (59 100), Kauris, eine Art Porzellanschnecken (37 300), Sesamsamen (32 200), Gewürznelken (29 500), außerdem Erdnüsse, Palmnußkerne, Häute, Nutzholz, Zucker und Kopra. — Unter den 89 Handelsschiffen, welche in Zanzibar eingingen, waren 15 Deutsche.

Zanzibar besitzt seit dem Jahre 1878 ein englisches (ostindisches) Postamt. Die Postverbindung wird durch die vorstehend unter A a (Delagoa-Bai) bezeichneten Dampfschiffsfahrten unterhalten; danach trifft ein Brief aus Berlin in vierwöchentlichen Fristen am 28. Tage in Zanzibar ein.

C. Mauritius.

Die Bevölkerung der britischen Kolonie Mauritius kann als eine ostindische bezeichnet werden, denn im Jahre 1877 waren von den vorhandenen 345 955 Bewohnern zwei Drittel ostindischen Ursprungs. Dementsprechend hatte das festländische Ostindien im Jahre 1876 den Hauptantheil an der Einfuhr nach Mauritius mit etwa $1\frac{1}{4}$ Millionen Pfund Sterling, während an der Ausfuhr vorzugsweise Großbritannien (mit $1\frac{1}{3}$ Millionen Pfd. Sterl.) und Australien (mit mehr als 1 Million Pfd. Sterl.) betheiligt waren. Aus Deutschland wurden Waaren im Werthe von 884 Pfd. Sterl. eingeführt; die Ausfuhr dorthin wird mit 770 Pfd. Sterl. angegeben. Ausfuhrartikel bilden Zucker, Rum und andere Spirituosen, Vanille, Kokosnußöl, Aloefaser; Einfuhrartikel: Reis, Getreide, Baumwoll- und Wollwaaren, Düngemittel, Thiere, Steinkohle und Tabak.

Digitized by Google

Unter den im Jahre 1876 eingegangenen 624 Schiffen befanden sich 33 Deutsche, wovon jedoch nur eins den unmittelbaren Verkehr mit Deutschland herstellte. Im Jahre 1877 gingen 35 Deutsche Schiffe auf Mauritius ein.

Nach Mauritius, woselbst in St. Louis ein Deutscher Konsul seinen Sitz hat, besteht eine vierwöchentliche Postverbindung durch französische Schiffe der Messageries maritimes in nachstehender Weise:

aus Berlin jeden 4. Sonnabend 2^{30} Nm. (26. Juli, 23. August) .. [1. Tag];	jeden 4. Donnerstag 10 Abds. (24. Juli, 21. August) ..... [1. Tag];
aus Marseille	jeden 4. Sonntag 8 Vm. .. [4. Tag];
aus Neapel jeden 4. Dienstag [4. Tag];	..... [6. Tag];
in Aden jeden 4. Sonnabend [15. Tag];	..... [17. Tag];
aus Aden jeden 4. Montag . [17. Tag];	..... [19. Tag];
Seychellen jeden 4. Montag [24. Tag];	..... [26. Tag];
in La Réunion jeden 4. Sonnabend [29. Tag];	..... [31. Tag];
in Mauritius jeden 4. Sonntag [30. Tag];	..... [32. Tag].

III. Amerika.

1. Nordamerika.

A. Britisch-Nordamerika.

(Dominion of Canada, Neu-Fundland und Bermuda-Inseln.)

a. Dominion of Canada. Canada kommt mit seinem Flächeninhalte von 8 822 814 qkm etwa $^8/_9$ der Größe von ganz Europa gleich; bei einer Einwohnerzahl von 3 672 116 Seelen entfallen nur 0,4 Bewohner auf 1 qkm. Die Zahl der in Canada ansässigen Deutschen wurde im Jahre 1874 auf etwa 203 000 angegeben. Seitdem hat der Zufluß deutscher Einwanderer erheblich abgenommen; von den über Quebec Eingewanderten waren in den Jahren 1875 und 1876 nur 176 bz. 104 Deutsche.

Im Jahre 1877 hatte die Einfuhr Canadas einen Werth von 99 Millionen und die Ausfuhr von nicht ganz 96 Millionen Dollars. Inwieweit Deutschland an diesem Handel betheiligt ist, läßt sich mit Sicherheit nicht angeben, denn nur wenige Konsulatsberichte enthalten darüber nähere Mittheilungen. Beispielsweise nahm Deutschland hinsichtlich des Einfuhrhandels von Montreal, welcher im Jahre 1877 einen Werth von 28 Millionen Dollars darstellte, die vierte Stelle mit Artikeln im Werth von 263 346 Dollars ein; diese Artikel bestanden in Woll- und Baumwollwaaren, Galanterie-, Luxus-, Spiel-, Kurz- und Eisenwaaren, Lederwaaren, Cigarren, Farbwaaren, Spiegelglas, Hopfen ꝛc. Den Hauptausfuhrartikel bilden die Walderzeugnisse (Bauholz, Dielen); demnächst kommen landwirthschaftliche Erzeugnisse, Thiere und deren Produkte, Fischereiwaaren. An dem Schiffsverkehre Canadas betheiligte sich Deutschland in nur beschränktem Maße. Von den im Jahre 1877 zu Montreal eingegangenen Schiffen führten 3 die Deutsche Flagge; Quebec wurde in demselben Jahre von 23, Chatham von 10 und St. John in Neu-Braunschweig von 4 Deutschen Schiffen besucht.

Digitized by Google

Deutsche Konsulate bestehen in Neu-Schottland zu Halifax und Pugwash; in Neu-Braunschweig zu Chatham und St. John; in Canada zu Quebec, Montreal und Toronto; in Britisch-Columbien zu Victoria auf der Vancouvers-Insel.

Die Korrespondenz für Canada kann durch die weiter unten bezeichneten Dampfschiffsfahrten nach den Vereinigten Staaten Beförderung erhalten, wonächst die Sendungen von New York mit der Eisenbahn den Hauptorten Canadas und zwar auf dem Wege über Montreal und Quebec täglich je dreimal, über Hamilton, Toronto und Ottawa täglich je zweimal zugeführt werden. Vielfach wird es jedoch vorgezogen, die direkten englisch-canadischen Dampfer der Allan-Linie, welche größere Beschleunigung bietet, für den Briefverkehr nach Canada nutzbar zu machen. Diese Dampfer gehen jeden Donnerstag von Liverpool und den darauf folgenden Freitag von Londonderry in Irland ab und verkehren während der sogenannten offenen Saison, Mitte April bis Mitte Oktober, nach Quebec, in der übrigen Zeit nach Halifax in Neu-Schottland, löschen an letzterem Orte die canadische Post und setzen demnächst die Reise nach Portland in den Vereinigten Staaten (Maine), dem früheren Winterhafen für Canada, fort. Die Fahrzeit beträgt von Liverpool bis Quebec im Durchschnitt 8 Tage $20\frac{3}{4}$ Stunden und bis Halifax 9 Tage 23 Stunden. Die Post wird jedoch nicht mittels Schiffes bis Quebec durchgeführt, sondern an dem Eingangshafen des St. Lorenz, Rimouski, gelandet und von hier mit der Eisenbahn nach den Ortschaften Canadas versandt. Die Postverbindung ist danach folgende:

aus Berlin jeden Mittwoch 12^{30} Nachm. . . [1. Tag];
aus Londonderry jeden Freitag Nachm. . . . [3. Tag];
während des Sommers { in Quebec jeden Sonnabend [11. Tag]; in Halifax jeden Sonntag . [12. Tag]. } Halifax-Quebec mit der Eisenbahn in 23 bis 24 Stunden.
während des Winters { in Halifax jeden Sonntag . . [12. Tag]; in Quebec jeden Montag . . [13. Tag]. } Halifax-Quebec mit der Eisenbahn in 23 bis 24 Stunden.

Halifax bildet erst seit der im Juli 1876 erfolgten Fertigstellung der Intercolonial-Eisenbahn von Rivière du Loup am St. Lorenz nach St. John bz. Halifax den Winterhafen und ist dazu hauptsächlich aus dem Grunde gewählt worden, um die Postbeziehungen Canadas von den Vereinigten Staaten mehr und mehr unabhängig zu machen.

Pugwash wird von Halifax aus in 12 bis 24 Stunden erreicht. Nach St. John, Chatham, Montreal und Toronto erfolgt die Postbeförderung sowohl von Rimouski als auch von Halifax durch die Eisenbahn. Beförderungsfrist: Quebec-Montreal 7 bis 9, Montreal-Toronto 14 bis 15, Halifax-St. John bz. Chatham etwa 12 Stunden.

Die Postverbindung mit Victoria auf der Vancouvers-Insel wird von den Vereinigten Staaten vermittelt. Die Sendungen gehen von New York nach San Francisco ($6\frac{1}{2}$ Tage) und von hier am 1., 10. und 20. jeden Monats mittels Dampfschiffes nach Victoria (Beförderungsdauer etwa 4 Tage).

b. Neu-Fundland. An dem Verkehr Neu-Fundlands nahmen im Jahre 1876 4 Deutsche Schiffe Theil. Die Einfuhr aus Hamburg bestand in Brod, Butter, Leder- und Webewaaren im Werth von 92 382 Dollars; die Ausfuhr nach Hamburg in Robbenthran (Werth 54 406 Dollars).

Die Postverbindung mit Neu-Fundland, woselbst zu St. Johns ein Deutscher Konsul seinen Sitz hat, wird durch Lokaldampfer, welche jeden zweiten Dienstag von Halifax abgehen, unterhalten. Im Winter, wo viel Eis an der Küste treibt,

Digitized by Google

verkehren eigens für den Eistransport gebaute Schiffe. Die Beförderung vom englischen Abgangshafen Londonderry bis St. Johns nimmt etwa 16 Tage in Anspruch.[1])

c. Die Bermuda-Inseln, deren Flächeninhalt zu nur 19 engl. Quadratmeilen bei einer Einwohnerzahl von 13 302 Seelen angegeben wird, kommen mit ihrem geringen Handel für Deutschland nicht in Betracht. Auf der Durchfahrt legten im Jahre 1877 dort 3 Deutsche Schiffe an. Ihre Postverbindung erhalten die Inseln — Deutsches Konsulat zu St. Georges Bermuda — monatlich einmal von Halifax durch Lokaldampfer:

aus Berlin jeden 4. Montag 12^{30} Nm. [1. Tag];
(21. Juli, 18. August)
über Queenstown;
in Halifax jeden 4. Freitag ..... [12. Tag];
in St. Georges Bermuda ungefähr den 17. Tag.

Eine weitere Postverbindung wird von New York nach den Bermuda-Inseln durch die Dampfer der Quebec and Gulf Ports Steamship Company in 14tägigen, neuerdings auch in wöchentlichen Fristen (aus New York jeden zweiten bz. jeden Donnerstag) hergestellt. Zur Ueberkunft bedürfen diese Schiffe eines Zeitraums von 70 Stunden.

B. Vereinigte Staaten von Amerika.

Die statistische Aufstellung über den gesammten auswärtigen Waarenverkehr der Vereinigten Staaten im Finanzjahre 1877/78 und in den neun Vorjahren ist äußerst bemerkenswerth und giebt zu mannigfachen Rückschlüssen Veranlassung. Zunächst erhellt daraus, daß der gesammte Verkehr einen riesigen Umfang erreicht hat; denn während der Werth der Ein- und Ausfuhr im Jahre 1868/69 kaum 703⅔ Millionen Dollars betrug, bezifferte sich derselbe im letzten Jahre auf 1131⁹/₁₀ Millionen Dollars. Im Jahre 1868/69 machte die Ausfuhr noch nicht ²/₅, 1877/78 dagegen mehr als die Hälfte des Gesammtverkehrs aus. Den Hauptantheil an der Ausfuhr nahmen im Jahre 1877/78 Brodstoffe mit 181¾ Millionen Dollars (1867/68 nicht ganz 69 Millionen Dollars), Lebensmittel mit 123½ Millionen Dollars (1867/68 nur 30⅛ Millionen Dollars), Petroleum und sonstige Mineralöle mit mehr als 46½ Millionen Dollars (1867/68 21⅘ Millionen Dollars), Baumwolle und Baumwollwaaren mit 11½ Millionen Dollars (1867/68 4⁹/₁₀ Millionen Dollars), Eisen und Eisenwaaren mit 10⅔ Millionen Dollars (1867/68 6 Millionen Dollars), lebende Thiere mit 5⅘ Millionen Dollars (1867/68 nur 733 395 Dollars).

Haben hiernach die Vereinigten Staaten die übrigen Länder mit ihren Waaren mehr und mehr überschwemmt, so zeigt dagegen die Einfuhr nach den Vereinigten Staaten in einzelnen Artikeln eine sehr erhebliche Abnahme. Der Werth der Einfuhr an Eisen und Eisenwaaren ging von 44⅔ Millionen Dollars im Jahre 1872/73 auf 3⅘ Millionen Dollars im Jahre 1877/78 herab, an Woll-, Baumwoll- und Seidengeweben von über 149½ Millionen Dollars im Jahre 1871/72 auf nicht

[1]) Für die Sommerzeit ist nach einer kürzlich eingegangenen Benachrichtigung die frühere direkte Dampferverbindung von Queenstown jeden 2. Mittwoch (9., 23. Juli) nach St. Johns — letzter Anschluß aus Berlin jeden 2. Montag 12^{30} Mittags (7., 21. Juli) — wieder eingerichtet worden. Zur Ueberkunft von Berlin bis St. Johns bedürfen die Sendungen eines Zeitraums von etwa 14 Tagen.

Digitized by Google

ganz 77 Millionen Dollars, an Stahl und Stahlwaaren von 20¼ Millionen Dollars auf 5¼ Millionen Dollars und an roher Wolle von 26½ Millionen Dollars auf 8⅓ Millionen Dollars. — Im Jahre 1871/72 übertraf der Einfuhrwerth den Werth der Ausfuhr um 182⅓ Millionen Dollars; jetzt überragt letzterer den Einfuhrwerth um 257⅕ Millionen Dollars.

Was im Besonderen den Handelsverkehr mit Deutschland betrifft, so betrug der Einfuhrwerth aus dem Deutschen Reiche in den Jahren 1876 bz. 1877 35½ bz. 33 Millionen Dollars und die Ausfuhr nach dem Deutschen Reiche 52½ bz. 62⅕ Millionen Dollars. Für mehr als 1 Million Dollars wurden nach Deutschland während eines Jahres ausgeführt: Mais, Weizen, Baumwolle (9 Millionen Dollars), Pelzwerk, Leder, Leuchtöle (17¼ Millionen Dollars), Speck und Schinken (2¼ Millionen Dollars), Schweineschmalz (6 Millionen Dollars), Blättertabak (7 Millionen Dollars). Roggen wurde im Werthe von 870 542 Dollars nach Deutschland verschifft.

Von Deutschland kamen im Jahre 1877 628 Schiffe (148 unter Dampf); es gingen dorthin 802 Schiffe (157 unter Dampf); von diesen Schiffen fuhren 40 bz. 45 unter amerikanischer Flagge. Die gesammte Schiffsbewegung der Vereinigten Staaten weist im Jahre 1877 den Eingang von 101 302 und den Ausgang von 101 340 Schiffen nach; davon waren 70 Prozent an der Küstenfahrt, 12½ Prozent an der Fahrt auf Binnenseen und 17½ Prozent an der Seefahrt betheiligt.

Deutsche Konsulate bestehen zu New York, Philadelphia (Pennsylvanien), Baltimore (Maryland), Washington, Boston (Massachusetts), Chicago, Cincinnati, Richmond (Virginia), Wilmington (Nord-Carolina), Charleston (Süd-Carolina), Savannah (Georgia), Mobile (Alabama), New Orleans, Galveston, Indianola, St. Louis und San Francisco.

Die Korrespondenz nach diesen Konsulaten wird auf New York geleitet und zwar:

a) mittels der Schiffe des Norddeutschen Lloyd:
aus Berlin jeden Sonnabend 10 Abds. jeden Sonntag 10 Abds.
[1. Tag]; [1. Tag];
aus Bremerhaven jeden Sonntag Mitt. —
[2. Tag];
aus Southampton..... jeden Dienstag 2 Nm.
[4. Tag]; [3. Tag];
in New York jeden Freitag
[14. Tag]; ..... [13. Tag].

b) mittels der Schiffe der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft:
aus Berlin jeden Dienstag 11 Abds. jeden Donnerstag 12^{30} Mittags
[1. Tag]; [1. Tag];
aus Hamburg jeden Mittwoch früh —
[2. Tag];
aus Havre ..... jeden Sonnabend
[5. Tag]; [3. Tag];
in New York jeden Mittwoch
[16. Tag]; ..... [14. Tag].

c) mittels der Schiffe der Juman bz. White Star oder der Cunard Linie:
aus Berlin jeden Montag, Mittwoch, Freitag 12^{30} Mitt. . . [1. Tag];
aus Queenstown jeden Mittwoch, Freitag, Sonntag Nachm. . [3. Tag];
in New York jeden Sonnabend, Montag, Mittwoch ..... [13. Tag].

Digitized by Google

Hiernach besteht von Berlin nach New York eine wöchentlich fünfmalige Postverbindung. Außer diesen, dem Postverkehre dienenden Verbindungen wird noch eine große Zahl regelmäßiger Fahrten zwischen europäischen und nordamerikanischen Häfen zur Beförderung von Reisenden und Waaren unterhalten.

Von New York erhalten die Postsendungen auf dem ausgedehnten Eisenbahnnetze regelmäßige und schleunige Weiterbeförderung. Philadelphia wird in $3\frac{1}{2}$, Baltimore in 6, Washington und Boston in 8, Chicago in 34, Cincinnati in 26 bis 32, St. Louis in 35 bis 40, Richmond in 15, Wilmington in 28, Charleston in 40, Savannah in 48 bis 60 Stunden, Mobile und New Orleans in $3\frac{1}{4}$ Tagen, Galveston in $4\frac{1}{4}$, Indianola in 5 Tagen und das fernste Deutsche Konsulat zu San Francisco mittels Expreßzuges in $6\frac{1}{2}$ Tagen erreicht.

C. Mexiko.

Ein allgemeiner Bericht über die Erzeugnisse, den Handel und die Industrie Mexikos ist seit dem Jahre 1875 nicht erschienen; ein neuerer Bericht würde auch wohl kaum ein erfreulicheres Bild liefern, als der zuletzt veröffentlichte. Durch langjährige Revolution ist die Bevölkerung verarmt. Der Ackerbau entbehrt der zu seiner größeren Entwickelung nöthigen Eisenbahnen und Fahrwege, welche die Versendung der Erzeugnisse nach anderen Theilen der Republik und zur Ausfuhr gestatten würden. Die Entwerthung des Silbers, des fast einzigen Austauschmittels für die eingeführten Waaren, hat die in Mexiko herrschende wirthschaftliche Bedrängniß gesteigert.

Der größte Theil des fremden Handels in Mexiko liegt in den Händen deutscher Kaufleute. Deutsche Fabrikanten betheiligen sich bei der Waareneinfuhr mit jedem Jahre mehr, sowohl in Manufaktur- als auch in Kurzwaaren. Unter den Baumwollwaaren ist deutsches Fabrikat sehr bemerkbar; an Seiden- und Leder, waaren liefern deutsche Fabriken ihren regelmäßigen Beitrag. Stahl-, Bronze- Galanterie- und Eisenwaaren werden in jährlich steigender Menge von Iserlohn-Remscheid und Berlin bezogen. Mit um so größerer Genugthuung darf es uns erfüllen, daß die Reichs-Postverwaltung kürzlich eine direkte Dampferverbindung zwischen Hamburg und Mexiko ins Leben gerufen hat.

Deutsche Konsulate sind errichtet an der Ostküste zu Tampico, Vera Cruz und Laguna de Terminos; an der Westküste zu Guaymas, Mazatlan, Colima und Acapulco; im Innern des Landes zu Puebla, Mexiko, San Luis Potosi, Monterey, Guanajuato, Guadalajara, Tepic, Zacatecas, Durango und Chihuahua.

Was die einzelnen Konsulate betrifft, so hat Tampico in Folge der politischen Wirren in den letzten Jahren ungünstige Handelsverhältnisse gehabt. Direkte Bezüge aus Deutschland sind im Jahre 1876 nicht gemacht worden; nach Deutschland (Hamburg) wurden Waaren im Werthe von 27 162 Pesos verschifft; zwei Deutsche Segelschiffe besuchten 1876 den Hafen. In Laguna de Terminos hat Deutschland den bedeutendsten Antheil an der Ausfuhr, ganz besonders in Blauholz; im Jahre 1877 wurden diesem Hafen von Deutschland Bier und Kartoffeln zugeführt; nach Hamburg gingen, außer Blauholz, Gelb-, Mahagoni- und Cedernholz, Häute, Rehfelle und Kokosnüsse. Deutschland hatte mit 31 Schiffen auch den größten Schiffsverkehr hier aufzuweisen. Die im Jahre 1876 in Vera Cruz mit Waaren von Hamburg eingegangenen 7 Segelschiffe fuhren sämmtlich

Digitized by Google

in Ballast nach Laguna. An der pacifischen Küste legten im Jahre 1877 zu Guaymas 4, zu Mazatlan 15, zu Colima 5 und zu Acapulco 3 Deutsche Schiffe an.

Die Postverbindung von Europa nach Mexiko wird in nachstehender Weise vermittelt:

a) durch die Dampfer der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktien-gesellschaft:
aus Berlin am 6. jeden Monats 4 Nachm.[1] ..... [1. Tag];
aus Hamburg am 7. jeden Monats 8 Vorm. ..... [2. Tag];
in St. Thomas am 26./27. jeden Monats ..... [21.—22. Tag];
aus St. Thomas am 28. jeden Monats ..... [23. Tag];
in Vera Cruz am 6. jeden Monats ..... [31. Tag];
in Tampico am 8. jeden Monats ..... [33. Tag].

b) durch die Dampfer der Royal Mail Steam Packet Company:
aus Berlin am 30./31. jeden Monats 10 Abds. ..... [1. Tag];
aus Southampton am 2. jeden Monats 2^{30} Nachm. ..... [3. Tag];
in Vera Cruz am 28. jeden Monats ..... [29. Tag].

c) durch die Dampfer der Compagnie générale transatlantique:
aus Berlin am 19. jeden Monats 10 Abds. ..... [1. Tag];
aus St. Nazaire am 21. jeden Monats Mittags ..... [3. Tag];
in Vera Cruz am 14./15. jeden Monats ..... [27. Tag].

d) durch die Dampfer der West India and Pacific Steam Navigation Company:
aus Berlin am 8. jeden Monats 12^{30} Mitt. ..... [1. Tag];
aus Liverpool am 10. jeden Monats ..... [3. Tag];
in Vera Cruz den ..... [32. Tag];
in Tampico am ..... 34. Tage.

e) über New York und New Orleans; von hier alle 3 Wochen mittels Dampfers nach Vera Cruz:
aus Berlin jeden 3. Montag 12^{30} Mittags ..... [1. Tag];
in New York jeden 3. Sonnabend ..... [13. Tag];
aus New York jeden 3. Sonnabend ..... [13. Tag];
in New Orleans jeden 3. Dienstag } Eisenbahn { ..... [16. Tag];
aus New Orleans jeden 3. Mittwoch 7 früh ..... [17. Tag];
in Vera Cruz jeden 3. Mittwoch ..... [24. Tag].

f) α. über New York und San Francisco; von hier durch die Schiffe der Pacific Mail (San Francisco-Panama):
aus Berlin ..... [1. Tag];
in San Francisco ..... [20. Tag];
aus San Francisco am 5. und 20. jeden Monats .. [21. Tag];
in Mazatlan am ..... — 10. jeden Monats .. [26. Tag];
in San Blas am ... — 11. jeden Monats .. [27. Tag];
in Manzanillo am ... — 12. jeden Monats .. [28. Tag];
in Acapulco am ..... 14. und 27. j. M. .. [30. bz. 28. Tag].

[1]) Die Schiffe legen in Havre an und gehen von dort am 10. jeden Monats weiter. Bei der direkten Beförderung mittels der Eisenbahn bis Havre braucht die Korrespondenz erst am 8. jeden Monats 12^{30} Mittags von Berlin abgesandt zu werden.

Digitized by Google

β. über Colon und Panama; von hier mittels der unter α bezeichneten Schiffe (Panama-San Francisco):

aus Berlin am	4.	und 15.	jeden Monats ...	[1. Tag];
aus Southampton am —		17.	jeden Monats ...	[3. Tag];
aus St. Nazaire am .	6.	—	jeden Monats ...	[3. Tag];
in Colon am	27.	und 9.	j. M....	[24. bz. 25. Tag];
aus Panama am ...	28.	und 10.	j. M....	[25. bz. 26. Tag];
in Acapulco am	$\frac{5.}{6.}$	und 17.	jeden Monats ...	[33. Tag];
in Manzanillo am ..	—	19.	jeden Monats ...	[35. Tag];
in San Blas am ...	—	20.	jeden Monats ...	[36. Tag];
in Mazatlan am....	—	21.	jeden Monats ...	[37. Tag];
in San Francisco am	14.	und 27.	jeden Monats	[42.—43. Tag].

Bis vor Kurzem bildete Vera Cruz einzig und allein den Leitpunkt für die gesammte Korrespondenz aus Europa nach Mexiko. Selbst die Vereinigten Staaten von Amerika hatten die ihnen zur Weitersendung übermittelte europäische Korrespondenz, ohne Rücksicht auf die für einzelne Orte sich darbietende vortheilhaftere Beförderungsgelegenheit, nach Vera Cruz zu leiten. Dieses Verhältniß verursachte den an der West- und Nordgrenze wohnenden Korrespondenten gerechten Grund zu lebhaften Klagen; denn bei den in Mexiko bestehenden unsicheren Zuständen kommt es vorzugsweise darauf an, für die Postbeförderung längere Landwege thunlichst zu vermeiden. Durch die in Mexiko chronisch gewordenen Revolutionen und räuberischen Anfälle sind die Posten auf dem Landwege äußerst gefährdet, und nur zu oft wird die Korrespondenz bei solchen Anfällen vernichtet. Beispielsweise heißt es in dem Konsulatsberichte aus Guadalajara: »Wird die Korrespondenz von Räubern weggenommen, was schon in den Straßen der Stadt vorgekommen ist und in der Nähe der größeren Ortschaften am meisten zu befürchten steht, so begnügt sich das Postamt damit, den Vorfall dem Publikum anzuzeigen. Das einmal ausgegebene Porto wird nicht ersetzt. Zur Zeit der Wahlen sind die Anfälle auf die Posten am häufigsten; auch ist es vorgekommen, daß den Räubern nur an dem neuen Felleisen gelegen war.« Im Weiteren sind die Straßen während der Regenzeit ganz unwegsam, und es bedarf zu solcher Zeit z. B. ein Brief von Mexiko nach Guadalajara, statt der planmäßigen 6 Tage, einer Beförderungsfrist von 15 bis 20 Tagen.

Diese Verhältnisse hatten die im Westen und Norden der Republik ansässigen Korrespondenten schon längst auf Mittel sinnen lassen, um für ihren Briefverkehr einen größere Sicherheit und Pünktlichkeit bietenden Beförderungsweg nutzbar zu machen, und es wurden daher die Briefe für die westlichen Orte vielfach über New York und San Francisco oder über Colon und Panama, und für die nördlichen Orte über die benachbarte Grenzstadt in den Vereinigten Staaten versandt. Eine solche Leitung war aber bisher nur angänglich, wenn die Briefe zunächst an eine Zwischenperson in den Vereinigten Staaten adressirt und von dieser mit der veränderten Adresse und der Angabe des Leitweges versehen wurden. Da Mexiko seit dem 1. April ein Glied des Weltpostvereins bildet, so werden solche Verkehrserschwernisse jetzt ihre Beseitigung gefunden haben; denn nunmehr ist von demjenigen Beförderungswege Gebrauch zu machen, welcher die größte Beschleunigung bietet, oder dessen Benutzung der Absender verlangt. Wir können daher auf sämmtliche Beförderungswege Rücksicht nehmen.

Digitized by Google

Vera Cruz hat nach der obigen Zusammenstellung im Durchschnitt eine monatlich fünfmalige Postverbindung und wird von Berlin zwischen dem 24. und 32. Tage erreicht. Dabei sei erwähnt, daß die soeben eingerichtete direkte Verbindung der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft im Verein mit den englischen und französischen Linien besonders zuverlässig ist. Die Verbindung über New Orleans, welche bei geregeltem Anschlusse den übrigen den Rang streitig machen könnte, und in der That, wenn zufällig ein Anschluß vorhanden war, schon die größte Beschleunigung geboten hat, entbehrt hinsichtlich der Abgangszeiten aus New Orleans noch der festen Regelung und wird zu häufig geändert.

Nach Puebla und der Landeshauptstadt Mexiko erfolgt die Postbeförderung von Vera Cruz auf der Eisenbahn täglich einmal mittels eines um 7 Uhr Abends abgehenden Zuges, welcher an beiden Orten nach 19 Stunden ankommt. Tampico und Laguna de Terminos werden mittels Dampfers von Vera Cruz in etwa Tagesfrist erreicht; nähere Angaben über den Gang der Fahrten sind uns nicht zugänglich gewesen.

Die Hauptstadt Mexiko entsendet in der Regel dreimal wöchentlich Landposten nach allen Richtungen des Landes; auf den Fahrstraßen werden Postwagen (diligencias generales), im Gebirge reitende Boten verwendet. Die Beförderungsdauer auf diesen Landposten beträgt von Mexiko bis San Luis Potosi 4 und bis Monterey 8 bis 10 Tage; ferner von Mexiko bis Guanajuato 3, bis Guadalajara 6, bis Colima 12 bis 16 Tage. Tepic und Zacatecas werden von Mexiko in 9, Durango in 11, Mazatlan in 17, Guaymas und Chihuahua in 20 und mehr Tagen erreicht. Die Post von Mexiko nach Acapulco erfordert 6 bis 7 Tage Beförderungsfrist.

Vortheilhafter ist es, die Korrespondenz für die an der Westküste belegenen Konsulate Guaymas, Mazatlan, Colima und Acapulco, ferner für die der Westküste näher belegenen Konsulate Durango und Tepic mittels der unter f bezeichneten Verbindung über San Francisco oder über Panama zu leiten. Mazatlan wird monatlich je einmal über San Francisco am 26. und über Panama am 36. bz. 37., Acapulco monatlich je zweimal am 30. bz. 28. und am 32. bz. 33. Tage von Berlin aus erreicht. Durango und Guaymas erhalten die Postsendungen von Mazatlan auf dem Landwege in 6 bz. etwa 7 bis 8 Tagen; Colima empfängt die Korrespondenz von seinem Hafenorte Manzanillo in 3 bis 4 Tagen, Tepic von seinem Hafenorte San Blas in Tagesfrist; mithin kommen Briefe aus Berlin auf diesem Beförderungswege bei engstem Anschlusse in 31 bis 38 bz. 27 bis 36 Tagen an den beiden Orten an.

Zur schleunigen und pünktlichen Ueberführung der Korrespondenz nach dem der Grenze der Vereinigten Staaten nahe belegenen Chihuahua wird am zweckmäßigsten der Beförderungsweg über New York nutzbar gemacht. Von New York werden die Sendungen täglich und zwar im Sommer über Santa Fé (Neu-Mexiko), im Winter über San Antonio (Texas) gewöhnlich in einem Zeitraume von 16 Tagen nach El Paso in Texas befördert. In dem letztgedachten Orte besaßen die in Chihuahua ansässigen Geschäftsleute bisher Privatagenten, welche die Briefe mit der wöchentlich einmaligen mexikanischen Post nach Chihuahua leiteten. Auf diesem Wege nimmt die Beförderung eines Briefes von Berlin etwa 31, auf dem Wege über Vera Cruz dagegen im Durchschnitt 51 Tage in Anspruch.

Digitized by Google

2. Mittelamerika.

A. Westindien.

Der westindische Archipel umfaßt drei Hauptgruppen: die Bahama-Inseln, die großen Antillen und die kleinen Antillen. Die Postverbindung nach diesen Inselgruppen wird, wie folgt, hergestellt:

a) durch die Dampfer der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft:

aus Berlin ..... am 6. u. 20. j. M. 4 Nm.[1]) [1. Tag];
aus Hamburg ..... am 7. u. 21. j. M. 8 Vm. [2. Tag];
in St. Thomas ..... am $\frac{26.}{27.}$ u. $\frac{10.}{11.}$ j. M. [21. bz. 22. Tag];
aus St. Thomas » ..... am 28. u. 12. j. M. ..... [23. Tag];
in Curaçao. ..... am 1. u. 19. j. M. [26. bz. 30. Tag];
Puerto Rico { in Ponce ..... am — 14. j. M. ..... [25. Tag];
in Mayaguez (nur auf der Rückfahrt);
Haiti { in Puerto Plata (nur auf der Rückfahrt);
in Cap Haiti ..... am $\frac{31.}{1.}$ u. 14. j. M. [26. bz. 25. Tag];
in Gonaïves ..... am — 15. j. M. ..... [26. Tag];
in Port au Prince am — 17. j. M. ..... [28. Tag];
in Colon ..... am 6. u. 22. j. M. [31. bz. 32. Tag].

b) durch die Dampfer der Royal Mail Steam Packet Company:

aus Berlin ..... am $\frac{30.}{31.}$ u. 15. j. Monats 10 Abds. [1. Tag];
aus Southampton ..... am 2. u. 17. j. Monats 2^{30} Nm.. [3. Tag];
in Barbados ..... am — 1. j. Monats ..... [17. Tag];
in Martinique ..... am — 2. j. Monats ..... [18. Tag];
in St. Thomas ..... am 16. u. 3. j. Monats. [17. bz. 19. Tag];
aus St. Thomas ..... am 17. u. 3. j. Monats. [18. bz. 19. Tag];
Haiti { in Jacmel ..... am — 5. j. Monats ..... [21. Tag];
in Port au Prince am — 20. j. Monats ..... [21. Tag];
in Kingston (Jamaica) . am 21. u. 6. j. Monats ..... [22. Tag];
in Greytown ..... am — 12. j. Monats ..... [28. Tag].

Durch Anschlußfahrten von St. Thomas:

in Trinidad am $\frac{21.}{22.}$ u. $\frac{3.}{4.}$ j. Monats ... [22. bis 23. bz. 19. bis 20. Tag];
in Havana am 21. — j. Monats ..... [22. Tag];
Puerto Rico { in San Juan / in Arroyo } am 17. und 4. j. M. .. [18. bz. 20. Tag];
in Ponce am 18. und 5. jeden Monats. [19. bz. 21. Tag];
über Mayaguez und Aguadilla;
San Domingo { in St. Domingo am 19. und 9. j. M. [20. bz. 25. Tag];
in Puerto Plata am 22. und 7. jeden Monats [23. Tag].

[1]) Die Schiffe legen in Havre an und gehen von dort am 10. und 24. jeden Monats weiter. Bei der direkten Beförderung mittels der Eisenbahn bis Havre braucht die Korrespondenz erst am 8. und 22. jeden Monats 12^{30} Mittags von Berlin abgesandt zu werden.

Digitized by Google

c) durch die Dampfer der Compagnie générale transatlantique:

α. aus Berlin am 4. jeden Monats 10 Abds. ..... [1. Tag];
aus St. Nazaire am 6. jeden Monats Mittags ..... [3. Tag];
in Fort de France am 20. jeden Monats ..... [17. Tag];
in St. Lucia am 21. jeden Monats ..... [18. Tag];
in Trinidad am 23. jeden Monats ..... [20. Tag].

β. aus Berlin am 19. jeden Monats 10 Abds. ..... [1. Tag];
aus St. Nazaire am 21. jeden Monats Mittags ..... [3. Tag];
in St. Thomas am 6. jeden Monats ..... [18. Tag].

Durch Anschlußfahrten von St Thomas:

Puerto Rico { in San Juan am 6. jeden Monats ..... [18. Tag];
in Mayaguez am 7. jeden Monats ..... [19. Tag];
Haiti { in Jacmel am 9. jeden Monats ..... [21. Tag];
in Port au Prince am 11. jeden Monats .. [23. Tag];
in San Jago de Cuba am 12. jeden Monats ..... [24. Tag];
in Kingston (Jamaica) am 13. jeden Monats ..... [25. Tag];
in Trinidad am 11. jeden Monats ..... [23. Tag];
in Cap Haiti am 8. jeden Monats ..... [20. Tag];
in Havana am 11. jeden Monats ..... [23. Tag].

d) Für die Postbeförderung nach Cuba und Puerto Rico bieten die von spanischen Häfen unterhaltenen Dampfschiffsfahrten der Gesellschaft Lopez und Co. Vortheil, nämlich:

α. aus Berlin am 5. und 25. jeden Monats 10 Abds..... [1. Tag];
aus Cadix am 10. und 30. jeden Monats 1 Nachm. . [6. Tag];
in Puerto Rico am 23. und 13. jeden Monats ..... [19. Tag];
in Havana am 28. und 18. jeden Monats..... [24. Tag].

β. aus Berlin am 16. jeden Monats 10 Abds. ..... [1. Tag];
aus Santander am 20. jeden Monats 1 Nachm. ..... [5. Tag];
in Puerto Rico am 3. jeden Monats ..... [18. Tag];
in Havana am 4. jeden Monats ..... [19. Tag].

Soweit die einzelnen Deutschen Konsulatsorte noch durch anderweite regelmäßige Dampferlinien berührt werden, wird derselben im Folgenden Erwähnung geschehen.

a. Die Bahama-Inseln. Diese Großbritannien gehörige Gruppe umfaßt beinahe 600 Inseln und Eilande, von welchen jedoch nur 20 bewohnt sind. Der größte Theil von ihnen besteht aus Korallenfelsen. Auf der Insel New Providence liegt die Hauptstadt Nassau, in welcher ein Deutscher Konsul seinen Sitz hat. Ein zweites Deutsches Konsulat ist zu Inagua errichtet. Deutsche Handels- und Schifffahrtsinteressen kommen bei diesen Inseln nur wenig in Betracht. Einfuhrartikel bilden Baumwoll- und Wollwaaren, Eisenwaaren, Oel, Kaffee und Bier; Ausfuhrartikel: Salz, Schwämme, Blauholz, Baumwolle und Guano. Nach Bremen gingen im Jahre 1873 Waaren im Werthe von 18 193 Pfd. Sterl.

Die Postverbindung der Bahama-Inseln wird nicht durch die vorstehend bezeichneten Dampfschiffsfahrten, sondern über New York und Jacksonville in Florida vermittelt, von wo an jedem Sonnabend ein Dampfer nach Nassau abgeht, welcher die Fahrt in etwa 2 Tagen zurücklegt. Die Beförderung von Berlin bis Nassau

Digitized by Google

auf New Providence nimmt etwa 18 bis 21 Tage in Anspruch. Inagua erhält die Postsendungen durch interkoloniale Schiffe von Nassau.

b. Die Großen Antillen.

α. Insel Cuba. In dieser spanischen Kolonie sind zu Havana, Cardenas, Cienfuegos, Matanzas, St. Jago de Cuba und Trinidad de Cuba Deutsche Konsulate errichtet.

Der Reichthum der »Perle der Antillen« besteht in ihren landwirthschaftlichen Erzeugnissen; es ist daher natürlich, daß der mehr und mehr zunehmende Mangel an Arbeitskräften, hervorgerufen durch die Aufhebung der Sklaverei sowie durch das von der chinesischen Regierung erlassene Verbot der Einwanderung chinesischer Arbeiter, die Aufmerksamkeit weiterer Kreise beschäftigt. In Bezug auf die Gewinnung von Rohzucker nimmt Cuba noch immer die erste Stelle ein; von dem Ertrage der ganzen Welt an Rohzucker: im Jahre 1875/76 1 879 487 Tonnen, fallen auf Cuba allein 569 554 Tonnen. Wichtige Ausfuhrartikel bilden ferner Tabak, Cigarren, Bienenhonig, Wachs, Rum, sowie Cedern- und Mahagoniholz. In den Ausfuhrlisten Havanas für das Jahr 1877 steht der direkte Bezug Deutschlands mit 370 Centnern Tabak und 701 000 Cigarren, in denen von St. Jago de Cuba mit 1800 Ballen Tabak (Werth 145 000 ℳ), 528 Puncheons Rum (76 000 ℳ), sowie einem Theile Palmstroh und Honig verzeichnet. Bei der Einfuhr nach Cuba ist Deutschland nur wenig betheiligt; vorzugsweise werden aus Deutschland Gold- und Juwelensachen (Hanau, Pforzheim), Spiel-, Kurz-, Galanterie-, Eisen- und Stahlwaaren eingeführt. Nach deutschen Manufaktur- und Schnittwaaren ist sehr geringe Nachfrage.

Im Jahre 1877 verkehrten an Deutschen Schiffen in Havana 12 Dampfer und 3 Segler (neben 717 nordamerikanischen, 693 spanischen und 148 britischen Schiffen), in St. Jago 2 Schiffe, in Matanzas 1 und in Cardenas (1876) 1.

Nach der obigen Uebersicht wird Havana monatlich 5 mal durch die unter b, c β, sowie d α und β aufgeführten Schiffe berührt und von Berlin zwischen dem 19. und 24. Tage erreicht; St. Jago de Cuba erhält die Postsendungen von Berlin durch die Verbindung c β am 24. Tage. Vortheilhafter gestaltet sich die Versendung über New York, indem von hier monatlich im Durchschnitt 10 Verbindungen nach Havana unterhalten werden:

aus Berlin 1. Tag;
in New York 13. Tag;
aus New York 13. bis 14. Tag;
in Havana 18. bis 19. Tag.

Mit Rücksicht auf die große Zahl der von New York bestehenden Verbindungen bietet dieser Weg selbst bei dem Verfehlen eines Anschlusses noch immer Vortheile. Dagegen muß die Linie Bremen-Havana wegen des unregelmäßigen Ganges der Schiffe hier außer Betracht bleiben.

Die Postverbindung nach den einzelnen Konsulatsorten auf Cuba wird von Havana durch die Eisenbahn bz. durch Kolonialschiffe in kurzen Fristen vermittelt.

β. Jamaica. Von dem auf dieser britischen Besitzung bestehenden Deutschen Konsulate Kingston, einer Stadt mit etwa 32 000 Einwohnern, liegen uns neuere Handelsberichte nicht vor. Gleichwohl läßt sich annehmen, daß Deutschland an der Einfuhr, welche namentlich in Bier, Lichten, Getreide, Baumwoll- und Wollwaaren, Oelen, Wein, Papier und Seife besteht, nicht ganz unbetheiligt ist. Die Ausfuhr

Digitized by Google

setzt sich aus Zucker, Rum, Kaffee, Arrowroot, Pigment, Blauholz, Kokosnüssen und Früchten zusammen. An Deutschen Schiffen verkehrten hier im Jahre 1876 20.

Die Postverbindung für Kingston wird durch die Fahrten b und cβ monatlich dreimal hergestellt, und zwar wird die Stadt von Berlin zwischen dem 22. und 25. Tage erreicht; außerdem legen die am 10. jeden Monats von Liverpool abgehenden Dampfer der West India and Pacific Steamship Company in Kingston an; mittels dieser Versendungsgelegenheit trifft ein Brief aus Berlin am 24. Tage dort ein.

γ. Haïti und San Domingo. Die Insel Santo Domingo oder Haiti ist in zwei selbstständige Republiken getheilt, von welchen die östliche die dominikanische und die westliche die haitianische bildet.

aa. Die Einwohnerzahl der Republik Haiti, in welcher zu Port au Prince, Aux Caies, Cap Haiti, Port de Paix, Gonaïves und Jacmel Deutsche Konsulate errichtet sind, wird auf 500 000 geschätzt, meist Neger von afrikanischer Abstammung. Europäer und Amerikaner weißer Race mag es dort 5 bis 600 geben. Am zahlreichsten ist die Deutsche Nationalität vertreten; nach ihr kommen Amerikaner und Franzosen; Engländer leben hier sehr wenige. Die Fremden wohnen meist in den dem ausländischen Handel geöffneten Plätzen, dürfen aber weder Grundbesitz erwerben, noch die haitianische Nationalität erlangen bz. öffentliche Aemter bekleiden.

Es giebt kaum ein günstigeres Produktionsgebiet, als das von Haiti; doch findet die geringe Bevölkerung wenig Antrieb, den Reichthum des Bodens auszubeuten. Von dem mehr als 8 Millionen Piaster (1 = 4,33 *M.*) betragenden Ausfuhrwerthe kommen über 7 Millionen auf Kaffee, etwa 800 000 auf Blauholz und der Rest, von verschwindender Bedeutung, auf Baumwolle, Kakao, Mahagoniholz, Wachs, Orangeschalen, Schildpatt und Honig. Die Kaffee-Ausfuhr fällt meist den Dampfern zu; die Deutsche Flagge ist dabei erheblich betheiligt, denn im Jahre 1877 entfiel in Port au Prince auf die Hamburger Dampferlinie etwa ein Drittel, in Cap Haiti über die Hälfte und in Gonaïves zwei Drittel der Kaffee-Ausfuhr. Das Blauholz wird meist durch französische Segelschiffe ausgeführt, die aus Französisch-Westindien in Ballast nach Haiti kommen. Den Haupttheil der aus Deutschland, speziell aus Hamburg, kommenden Einfuhr bilden Getränke (Bier und Liqueure); ferner kommen von hier kleine Mengen Spielwaaren, Pforzheimer Goldwaaren, wohlfeile Cigarren und geringere Webewaaren.

Der Deutsche Schiffsverkehr machte im Jahre 1877 der Schiffszahl nach über ein Sechstel, dem Tonnengehalte nach über ein Viertel des Gesammtverkehrs von Haiti mit dem Auslande aus. An Dampfschiffen liefen 1877 100 Deutsche, 222 britische, 50 französische und 12 amerikanische, an Segelschiffen 31 Deutsche, 63 britische, 91 französische, 161 amerikanische u. s. w. ein. Die Deutschen Dampfer gehörten sämmtlich der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Gesellschaft. In Port de Paix, Aux Caies und Gonaïves nahm die Deutsche Flagge die erste Stelle im Schiffsverkehr ein.

bb) In der dominikanischen Republik — Deutsche Konsulate zu Puerto Plata und Santo Domingo — ist die Geschäftslage wegen der unaufhörlichen allgemeinen Parteikämpfe besonders ungünstig, und viele Personen haben das Land verlassen; die Bevölkerung wird nur noch auf 160 000 Bewohner geschätzt. Die Erzeugnisse sind dieselben, wie in Haiti; doch wird Kaffee und Blauholz in geringen Mengen, Mahagoniholz, Kakao, Wachs, Honig, Tabak, Rohzucker in größerem Umfange ausgeführt. Die Einfuhr für den Hafen Puerto Plata in Provisionen

Digitized by Google

und Manufakten kommt vorwiegend aus Deutschland, in Santo Domingo dagegen aus England. Genaueres läßt sich über die Waarenbewegung nicht angeben. — Der Schiffsverkehr ist im Vergleich zu Haiti ziemlich gering. In Puerto Plata gingen im Jahre 1877 39 Deutsche Schiffe (36 Segler und 3 Dampfer), in Santo Domingo 6 Deutsche Segelschiffe ein.

Was die Postverbindungen betrifft, so geht aus der obigen Zusammenstellung hervor, daß sämmtliche Konsulate in Haiti und San Domingo, mit Ausnahme von Port de Paix und Aux Caies, von den regelmäßigen Dampferlinien monatlich 1 bis 3 mal berührt und zwischen dem 20. und 28. Tage erreicht werden. Von der Kaufmannschaft in Port de Paix sind Unterhandlungen mit der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft wegen regelmäßiger Dampferverbindung eingeleitet worden. Das Innere des Landes und die Küstenstädte stehen mit Port au Prince in wöchentlicher Postverbindung, welche unter Benutzung von Maulthieren und Pferden hergestellt wird. Die Verbindung nach dem Innern ist durch den Mangel an guten Wegen und Brücken sehr erschwert.

δ. Puerto Rico (spanisch). Die Ausfuhr der Insel, auf welcher zu San Juan, Aguadilla, Arroyo, Mayaguez und Ponce Deutsche Konsulate bestehen, setzt sich aus Zucker, Kaffee, Tabak, Melasse, Häuten, Rum und einer geringfügigen Menge Baumwolle und Apfelsinen zusammen; der Ausfuhrwerth betrug im Jahre 1877 40¼ Millionen Mark. Deutschland führte Kaffee, Tabak, Häute und Baumwolle direkt aus. Der Einfuhrwerth aus Deutschland für das Jahr 1877 läßt sich auf etwa 1½ Millionen Mark veranschlagen: Reis, Getränke, Butter, Käse, Lichte, Spiel- und Manufakturwaaren. An Deutschen Schiffen verkehrten in San Juan 5, in Mayaguez 8, in Ponce 30 (24 Dampfer und 6 Segler), in Aguadilla 4, in Arroyo 1. In Aguadilla hat die Deutsche Schifffahrt gegen früher erheblich abgenommen, weil der größere Theil des Tabaks von hier nicht mehr nach Deutschland, sondern nach Spanien verschifft wird.

Die Postverbindung nach den einzelnen Konsulatsorten geht aus der Uebersicht ohne Weiteres hervor; die Korrespondenz aus Berlin trifft bei der Versendung mit spanischen Schiffen (d α und β) monatlich dreimal und mit den übrigen Schiffen monatlich 1 bis 3 mal an den verschiedenen Orten zwischen dem 18. und 21. Tage ein.

c. Die kleinen Antillen. Auf dieser Inselgruppe bestehen Deutsche Konsulate zu St. Thomas (dänisch), zu Bridgetown auf Barbados, zu Castries auf St. Lucia, zu Kingstown auf St. Vincent, zu Port of Spain auf Trinidad (sämmtlich britisch) und zu Curaçao (niederländisch).

Von einer hervorragenden Bedeutung dieser verhältnißmäßig kleinen Inseln für Deutsche Handels- und Verkehrsinteressen kann nicht wohl die Rede sein. Immerhin spielt St. Thomas insofern eine wichtigere Rolle, als es die Haupt-Poststation oder nach dem Ausdrucke eines Konsulatsberichtes das »Rendezvous« für Westindien bildet und einen vorzüglichen Hafen besitzt. Im Laufe des Jahres treffen hier viele Schiffe der verschiedenen Nationen mit Kohlenfracht, zur Einnahme von Kohlen oder zu Reparaturzwecken ein; dem entsprechend besteht die Einfuhr in Kohle, Provisionen, Wein, Branntwein und Oelen, die Ausfuhr in importirten Artikeln.

Handelsausweise liegen uns nur von Port of Spain auf Trinidad vor. Danach gingen 1877 dort 12 Deutsche Schiffe ein. Deutschland führte Waaren im Werthe von 16 800 Pfd. Sterl. ein, vorzugsweise rohen und verarbeiteten

Digitized by Google

Tabak, Bier, Hafer, raffinirten Zucker, Wein und Spirituosen. Die Ausfuhr nach Deutschland im Werthbetrage von 45 321 Pfd. Sterl. vertheilt sich auf rohen Tabak (30 658 Pfd. Sterl.), Asphalt, Kaffee, Liqueure, Baumwolle; im Uebrigen führen die Inseln noch Zucker, Melasse, Rum aus. Curaçao besuchten im Jahre 1877 7, im Jahre 1876 24 Deutsche Schiffe.

Außer den im Eingange dieses Abschnittes aufgeführten Postlinien kommt für den Verkehr nach den kleinen Antillen noch folgende Verbindung in Betracht:

aus Berlin am 8. jeden Monats 12^{30} Mittags..... [1. Tag];
aus Southampton am 10. jeden Monats ..... [3. Tag];
in Bridgetown auf Barbados am 29. jeden Monats [22. Tag];
in Castries auf St. Lucia am 2. jeden Monats .... [25. Tag];
in Kingstown auf St. Vincent am 2. jeden Monats [25. Tag];
in Port of Spain auf Trinidad am 4. jeden Monats [27. Tag].

Barbados und Port of Spain werden ferner durch die an jedem dritten Sonnabend aus New York abgehenden Dampfer berührt; in St. Thomas legen sämmtliche zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und Westindien bz. Südamerika verkehrenden Postdampfer an. Hiernach erhalten die sämmtlichen Konsulatsorte unmittelbar durch die großen, in europäischen Häfen entspringenden Dampferlinien monatlich 1 bis 5malige Verbindung; von Berlin trifft die Korrespondenz an den verschiedenen Orten zwischen dem 17. und 30. Tage ein.

B. Die Ländergebiete auf dem Festlande.

a. Britisch-Honduras und Republik Honduras. Neuere Handelsberichte von den Konsulaten Belize in Britisch-Honduras und Puerto Cortes in der Republik Honduras liegen nicht vor. Die Postverbindung nach Belize wird von Jamaica aus durch Intercolonial Steamer in der Weise vermittelt, daß die Dampfer planmäßig in $22\frac{1}{2}$ bis 23 Tagen nach dem Abgange der Post von Southampton (25 Tage nach dem letzten Anschlusse von Berlin) in Belize eintreffen. Postsendungen nach Puerto Cortes werden auf Belize geleitet und von hier der Bestimmung durch Segelschiffe zugeführt. Bei engem Postanschlusse brauchen Sendungen von Berlin zur Ueberkunft nach Puerto Cortes im Durchschnitt 28 Tage. Der Hafen ist erst vor einigen Jahren von Puerto Caballos in Puerto Cortes umgetauft worden und findet sich unter ersterem Namen noch vielfach auf den Karten verzeichnet. Durch die Namensänderung ist die richtige Leitung der Briefsendungen wesentlich erleichtert worden; denn vordem gingen die Briefe in den meisten Fällen erst nach Puerto Cabello in Venezuela, wurden von dort über Colon und Panama nach Amapala am Stillen Ocean weiter befördert und von hier durch Indianer über Comayagua dem Bestimmungsorte zugeführt. Da die Briefe hiernach das Land vom Stillen bis zum Atlantischen Ocean in einer Entfernung von etwa 240 englischen Meilen zu durchkreuzen hatten, so gingen bei den häufigen Revolutionen vier Fünftel der Briefe verloren. Die Verbindung mit dem Innern des Landes wird von Puerto Cortes bis zu dem 37 englische Meilen entfernten San Pedro durch die Eisenbahn und von dort mittels Maulesels hergestellt.

b. Nicaragua. In Nicaragua bestehen zu Leon an der pacifischen und zu San Juan del Norte (Greytown) an der Mosquito-Küste Deutsche Konsulate. Deutschland ist an der Ein- und Ausfuhr des Landes nur mit geringen Beträgen (1877/78 mit 3593 bz. 4450 Pesos) betheiligt. Die nach dem Deutschen Reiche

Digitized by Google

ausgeführten Waaren bestanden hauptsächlich in Rehfellen. Die Hauptausfuhr ging nach den Vereinigten Staaten von Amerika: Kautschuck, Häute, Rehfelle, Kaffee, Kokosnüsse und Rothholz.

Die Postverbindung Greytowns erhellt aus der unter Westindien gegebenen Uebersicht b; danach treffen Postsendungen, welche aus Berlin am 15. des Monats abgehen, über Southampton am 28. Tage in San Juan del Norte (Greytown) ein. Da der Hafen fast ganz versandet ist, so müssen die Seeschiffe auf offenem Meere ankern; die Verbindung mit der Stadt wird durch kleine Dampfer hergestellt. Eine anderweite, wenig zweckmäßige Verbindung wird durch die Schiffe der Atlas Steamship Company, welche New York zweimal monatlich zwischen dem 12. und 15. bz. dem 28. und 29. verlassen, unterhalten; die Schiffe treffen wegen des Aufenthalts an Unterwegsorten erst nach der unverhältnißmäßig langen Zeit von 40 und mehr Tagen in Greytown ein.

Das Konsulat Leon ist unweit der pacifischen Küste belegen und erhält die Postsendungen entweder über San Juan del Norte (Greytown) oder über den am Großen Ocean belegenen Hafen Corinto (frühere, auf den Karten vielfach vorkommende Bezeichnung Realejo), in Ausnahmefällen auch über San Juan del Sur. Die Leitung auf Greytown ist nicht empfehlenswerth und weniger zuverlässig. Die Briefe werden nämlich von Greytown flußaufwärts auf dem San Juan-Flusse und dem Nicaragua-See bis Grenada befördert und von dort Leon zugeführt; auf diesem Wege erleiden sie, gegenüber der nachbezeichneten Verbindung, eine Verzögerung von etwa 17 Tagen. Weit zweckmäßiger ist es, die Sendungen recht deutlich und groß mit der Aufschrift »über Panama« zu versehen, damit sie über Corinto nach der Bestimmung gelangen. Die Verbindung, welche auf der Strecke von Panama ab durch die Compañia de vapores de la Mala del Pacifico hergestellt wird, ist folgende:

aus Berlin am 30./31. und 15. jeden Monats 10 Abds. [1. Tag];
aus Southampton am 2. und 17. jeden Monats ..... [3. Tag];
in Colon am 24. und 9. jeden Monats ..... [25. Tag];
in Panama 3 bis 4 Stunden später mittels der Eisenbahn;
aus Panama am 29. und 9. jeden Monats ..... [30. bz. 25. Tag];
in Punta Arenas (Costarica) am 1. und 12. jeden Monats ..... [32. bz. 28. Tag];
in San Juan del Sur am 2. und 13. jeden Monats [33. bz. 29. Tag];
in Corinto am 3. und 14. jeden Monats ..... [34. bz. 30. Tag];
in La Libertad am 5. und 16. jeden Monats ..... [36. bz. 32. Tag];
in San José de Guatemala am 8. und 18. jeden Monats ..... [39. bz. 34. Tag].

Von Corinto gelangen die Postsachen noch am selbigen bz. am nächstfolgenden Tage nach Leon.

c. Guatemala. Der Werth der im Jahre 1876 nach Guatemala eingeführten Waaren belief sich auf 2 264 831 Dollars und der ausgeführten Waaren auf 3 699 443 Dollars. Deutschland war an der Einfuhr mit 264 288 und an der Ausfuhr mit 883 544 Dollars betheiligt. Eingeführt wurden Baumwoll- und Wollwaaren, Seide und Seidenwaaren, Kurz- und Leinenwaaren, Schuhzeug, Weine, Mehl, Eisen und Eisenwaaren, Maschinerien, Hüte, gegerbte Felle und viele andere Artikel; ausgeführt wurden vorzugsweise Kaffee (für fast 3½ Millionen

Digitized by Google

Dollars, nach Deutschland für 836 490 Dollars), Cochenille (nach Deutschland für 4920 Dollars), Häute (nach Deutschland für 24 568 Dollars), Cedernholz (nach Deutschland für 10 096 Dollars) und Kakao (nach Deutschland für 4450 Dollars). Im Jahre 1876 gingen zu San José de Guatemala 6 Deutsche Schiffe ein.

Deutsche Konsulate sind in San José de Guatemala und in Guatemala errichtet.

Die nach San José de Guatemala gerichteten Briefe treffen von Berlin aus mittels der bei Nicaragua aufgeführten Verbindung zweimal monatlich am 39. bz. 34. Tage am Bestimmungsorte ein. Weitere, in San José anlegende Schiffe gehen aus Panama am 10., 25. und 28. jeden Monats und erreichen den Ort am 14., 2. und 2. bis 3., also nach 4 bis 7 Tagen. Die Postsendungen für die Hauptstadt Guatemala werden Sonntags und Donnerstags von San José auf dem Landwege abgesandt und kommen nach 2 Tagen an.

d. San Salvador. Die Ausfuhr San Salvadors besteht vorzugsweise in Indigo, Kaffee, Rohzucker, Ochsenhäuten, Silbererzen, Gold und Silber in Barren, Balsam und Reis; Einfuhrartikel bilden Baumwollwaaren, Mehl und Eßwaaren, Weine und Liqueure, Maschinen, Droguen und Medizinen, Woll- und Seidenwaaren, Eisenwaaren, sowie Strohhüte aus Südamerika. Des Antheils Deutschlands an diesem Verkehre ist in dem zuletzt veröffentlichten Konsulatsberichte 1874/75 nicht Erwähnung geschehen.

Den Eingangshafen für den Deutschen Konsulatsort San Salvador bildet das nur wenig entfernte La Libertad. Die Postsendungen aus Berlin treffen dort (vergl. die Aufstellung bei Nicaragua) zweimal monatlich am 36. bz. 32. Tage ein; außerdem legt das am 25. jeden Monats von Panama abgehende Schiff am 30. jeden Monats in La Libertad an.

e) Costarica. Die Einfuhr setzt sich aus allen möglichen Artikeln zusammen, ganz besonders aus Weizenmehl, Reis, Kochsalz, baumwollenen Geweben, raffinirtem Zucker, Seife, destillirten Getränken, Wein, Bier, Tabak, hanfenen, leinenen und wollenen Geweben, Steingut, Porzellan und Petroleum. Den größten Antheil an der Ausfuhr im Werthbetrage von $5^{9}/_{10}$ Millionen Pesos hat Kaffee mit 5 760 000 Pesos; es folgen Rindshäute, Kautschuck, Rehfelle und Cedernholz.

Auch nach Costarica (Eingangshafen Punta Arenas) gelangen die Postsendungen mit den bei Nicaragua bezeichneten Dampfern zweimal monatlich von Berlin am 32. bz. 28. Tage. Ein weiteres, am 28. jeden Monats von Panama abgehendes Schiff trifft am 30. in Punta Arenas ein. Die Beförderung von Punta Arenas bis San José de Costarica, dem Sitze eines Deutschen Konsulats, nimmt 24 Stunden in Anspruch.

3. Südamerika.

A. Columbien.

Die uns vorliegenden jüngsten Handelsnachweise über den Verkehr Columbiens stammen aus dem Jahre 1875/76. Nach denselben steht Deutschland hinsichtlich des Gewichts und Frankreich hinsichtlich des Werthes der ausgeführten Waaren in erster Reihe. Von deutschen Häfen unterhalten Bremen, Hamburg und Altona ausschließlich den Verkehr mit Columbien. Der auf Deutschland entfallende Antheil der Ausfuhr wird auf fast 9 Millionen Kilogramme und mehr als $2\frac{1}{2}$ Millionen Pesos

Digitized by Google

berechnet. Hauptartikel der Ausfuhr nach Deutschland waren Tabak, Kaffee, Elfenbeinnüsse, Baumwolle, Häute, Indigo, Hölzer und Balsam. Die Einfuhr aus Deutschland ist zwar nicht unbedeutend, ist jedoch namentlich in Manufakturwaaren eher zurück- als vorgeschritten. Die Hauptschuld wird in einem herbe Klagen aussprechenden Konsulatsberichte aus Barranquilla der Unreellität der deutschen Manufaktur zugeschrieben, indem Mindermaß und Mischung verschiedener Qualitäten in derselben Packung nur zu häufig vorkämen. Dagegen wird in einem Berichte aus Bucaramanga für das Jahr 1877/78 angeführt, daß Deutschland seine Beziehungen zu Columbien immer mehr erweitere, und vorzugsweise Woll- und Halbwollstoffe, Umschlagetücher, Tuche und Strumpfwaaren, Musseline und feine Gewebe aus dem Elsaß, Leder und Lederwaaren, Papier und Tapeten, Glaswaaren, geringes Steingut, Porzellan, Eisen- und Kurzwaaren einführe. — Im Jahre 1875/76 kamen von Hamburg 6 beladene Schiffe und gingen 5 beladene Schiffe dorthin ab. In wie weit die Deutsche Flagge sonst an dem Schiffsverkehr von Colombien betheiligt ist, läßt sich bei dem Mangel statistischer Aufzeichnungen nicht angeben. In Colon gingen im Jahre 1877 17 Deutsche Schiffe ein.

Deutsche Konsulate bestehen zu Barranquilla, Santa Fé de Bogota, Bucaramanga, Medellin, Panamá, Colon (Aspinwall) und San José de Cúcuta.

Der Uebersichtlichkeit wegen stellen wir hier sämmtliche Postverbindungen von Europa nach Colon und den im oberen Südamerika belegenen Orten, auch so weit derselben schon an früherer Stelle Erwähnung geschehen ist, nochmals zusammen.

a) durch Schiffe der Royal Mail Steam Packet Company:
aus Berlin am 30./31. und 15. jeden Monats 10 Abds. [1. Tag];
aus Southampton am 2. und 17. jeden Monats 2^{30} Nachm. [3. Tag];
in Colon am 24. und 9. jeden Monats ..... [25. Tag];
in Savanilla am 27. und — jeden Monats ..... [28. Tag].

b) durch Schiffe der West India and Pacific Steamship Company:
aus Berlin am 23. jeden Monats 12^{30} Mitt. ..... [1. Tag];
aus Liverpool am 25. jeden Monats ..... [3. Tag];
über La Guayra, Puerto Cabello und Savanilla,
in Colon am 24. jeden Monats ..... [32. Tag].

c) durch französische Schiffe der Compagnie générale transatlantique:
α. aus Berlin am 4. jeden Monats 10 Abds. ..... [1. Tag];
aus St. Nazaire am 6. jeden Monats Mitt. ..... [3. Tag];
in Demerara am 25. jeden Monats ..... [22. Tag];
in Paramaribo (Surinam) am 27. jeden Monats ... [24. Tag];
in Cayenne am 28. jeden Monats ..... [25. Tag];
in La Guayra am 23. jeden Monats ..... [20. Tag];
in Puerto Cabello am 24. jeden Monats ..... [21. Tag];
in Savanilla am 26. jeden Monats ..... [23. Tag];
in Colon am 27. jeden Monats ..... [24. Tag].
β. aus Berlin am 23. jeden Monats 10 Abds. ..... [1. Tag];
aus Bordeaux am 25. jeden Monats 11 Vorm. ..... [3. Tag];
in La Guayra am 15. jeden Monats ..... [23. Tag];
in Puerto Cabello am 16. jeden Monats ..... [24. Tag];
in Savanilla am 19. jeden Monats ..... [27. Tag];
in Colon am 20. jeden Monats ..... [28. Tag].

Digitized by Google

d) durch die Schiffe der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft:
aus Berlin am 6. und 20. jeden Monats 4 Nachm.[1]) .. [1. Tag];
aus Hamburg am 7. und 21. jeden Monats 8 Vorm... [2. Tag];
in La Guayra am — und 17. jeden Monats..... [28. Tag];
in Puerto Cabello am 3. und 18. jeden Monats [28. bz. 29. Tag];
in Colon am 6. und 22. jeden Monats ..... [31. bz. 33. Tag];
in Savanilla etwa ..... [36. bz. 38. Tag].

Colon hat hiernach eine monatlich 7malige Postverbindung mit Europa und wird von Berlin zwischen dem 24. und 33. Tage erreicht. Von Colon nach Panama erfolgt die Postbeförderung mittels der Eisenbahn in 3 bis 4 Stunden. Für die übrigen in Columbien belegenen Konsulatsorte werden die Postsendungen in Savanilla abgegeben und durch die Eisenbahn sofort nach dem Konsulatsorte Barranquilla weiter befördert. Die nach der Hauptstadt Bogota bestimmten Briefe gehen von Barranquilla mit den auf dem Magdalenenstrome verkehrenden Dampfern bis Honda, von wo die Weiterbeförderung mittels Lastthiere erfolgt. Die Briefbeförderung von Berlin bis Bogota nimmt 42 und mehr Tage in Anspruch. In entsprechender Weise werden die Postsendungen nach den Konsulaten San José de Cúcuta und Bucaramanga unter Benutzung der Schiffsgelegenheiten auf dem Magdalenenströme und nach Medellin unter Nutzbarmachung des Cauca-Flusses (bis Antioquia) befördert; von den Flußhäfen erfolgt die Weitersendung auf den nur für Lastthiere gangbaren Landstraßen. Da die letztbezeichneten Orte dem Hafen Savanilla sämmtlich näher belegen sind als Bogota, so beträgt die Beförderungsfrist dahin in der Regel einige Tage weniger.

B. Venezuela.

An dem Handel Venezuelas ist Deutschland erheblich betheiligt. Die Einfuhr von Deutschland nach Puerto Cabello machte in den letzten Jahren fast ein Viertel der Gesammteinfuhr aus. An der Ausfuhr von Puerto Cabello betheiligte sich Deutschland mit mehr als einem Viertel und an derjenigen von La Guayra mit der Hälfte des Gesammtbetrages; insbesondere gelangten Kaffee, Kakao, Farbholz, Reh- und Ziegenfelle, Ochsenhäute, sowie Baumwolle nach Deutschland.

In Puerto Cabello gingen im Jahre 1877 72, in La Guayra 55 und in Ciudad Bolivar 18 Deutsche Schiffe ein und aus.

Deutsche Konsulate bestehen zu Carácas, Ciudad Bolivar, La Guayra und Puerto Cabello.

Die Postverbindung nach den Haupthafenplätzen La Guayra und Puerto Cabello geht aus der bei Columbien gegebenen Uebersicht hervor; außerdem legen die am 5. jeden Monats von Liverpool abgehenden Dampfer der West India and Pacific Steamship Company in La Guayra und Puerto Cabello an. Diese Orte werden danach von Berlin monatlich 5 bz. 6mal zwischen dem 20. und 29. Tage erreicht. Für Carácas bildet das nur wenige Meilen entfernte La Guayra den Eingangshafen. Die zwischen beiden Plätzen im Bau begriffene Eisenbahn ist noch wenig gefördert; Regengüsse haben die fertig gestellten Arbeiten theilweise wieder zerstört. — Die Postbeförderung nach Ciudad de Bolivar (Angostura) am Orinoco erfolgt gleichfalls von La Guayra aus in etwa 5 Tagen.

[1]) Die Schiffe legen in Havre an; letzter Anschluß aus Berlin (mittels Eisenbahn bis Havre) am 8. und 21. jeden Monats 12^{30} Mittags.

Digitized by Google

C. Guyana.

In Britisch Guyana bestehen zu Georgetown (Demerara) und New Amsterdam (Berbice), in Niederländisch-Guyana zu Paramaribo (Surinam) Deutsche Konsulate; in Französisch-Guyana sind solche nicht errichtet. Ein direkter Verkehr zwischen Deutschland und Guyana, dessen Ausfuhr in Zucker, Melasse, Rum, Holz, Holzkohle, Kokosnüssen, sowie aus Surinam in Gold besteht, hat im Jahre 1877 nicht stattgefunden. Die Deutschen Schiffe, welche in dem Jahre nach Guyana kamen, (22 nach Georgetown, 9 nach New Amsterdam und 3 nach Surinam) fuhren fast sämmtlich für englische Rechnung.

Georgetown (Demerara) und Paramaribo (Surinam) werden durch die Schiffe der Compagnie générale transatlantique (vergl. Columbien, c α) von Berlin am 22. bz. 24. Tage erreicht. Für Demarara besteht außerdem eine monatliche Verbindung im Anschlusse an die aus Southampton am 2. jeden Monats nach Westindien abgehenden Dampfer (Amerika, 2 A b): aus Berlin am letzten jeden Monats um 10 Uhr Abends, in Demerara am 24. Tage. Nach New Amsterdam gelangen die Postsendungen von Georgetown in 8 bis 10 Stunden durch ein Kolonialschiff.

D. Brasilien.

Ueber den auswärtigen Handel und die Schifffahrt Brasiliens ist erst jetzt die amtliche Uebersicht für das Finanzjahr 1871/72 erschienen. Nach derselben betrug die Einfuhr aus Deutschland 10 741 Millionen und die Ausfuhr nach Deutschland 10 013 Millionen Reis (1000 = 4,54 *M.*); die deutsche Einfuhr machte etwa den 15. Theil und die Ausfuhr den 18. Theil des Gesammthandels Brasiliens mit dem Auslande aus. Großbritannien war uns in der Ein- und Ausfuhr etwa achtmal überlegen. Dem Werthe nach bildeten Haupt-Ausfuhrartikel: Kaffee, Baumwolle und Baumwollgarn, Zucker, Felle und Häute, Kautschuck, Tabak, Yerba Maté (Paraguay-Thee), Kakao, Diamanten, Rum, Wolle, Mehl, Gold, Haar, Jacarandaholz, Piassaba (Palmenblattfasern) und Paranüsse. Die Einfuhr setzt sich aus allen möglichen Artikeln zusammen. Dem Handelsberichte 1877 aus Rio de Janeiro zufolge befaßte sich Deutschland mit der Einfuhr besserer Baumwollstoffe, während England den Markt mit Geweben geringerer Qualität vollständig beherrscht; ferner lieferte Deutschland Tuche und Kasimire, feinere Flanelle, halbseidene Sammetstoffe, fertige Kleidungsstücke, Strumpfwaaren, Bijouteriewaaren, Theer, Bier, Genever, Tannenholz aus den Ostseehäfen und Stearinlichte.

Im Jahre 1871/72 kamen 376 Deutsche Segler und 27 Deutsche Dampfer in Brasilien an. Im Jahre 1877 trafen in Pará 6 Segler, in Pernambuco 45, in Ceara 7 Schiffe, in Rio de Janeiro 38 Dampfer und 26 Segler (1878 im Ganzen 173 Deutsche Schiffe), in Santos 44 Dampfer und 34 Segler (1878: 52 Dampfer und 29 Segler), in Desterro 9 Segler (1878: 10) und in Rio Grande do Sul 38 Schiffe unter Deutscher Flagge ein. Von den übrigen Konsulaten liegen neuere Schifffahrtsberichte nicht vor; jedenfalls erhellt aber aus diesen Zahlen, daß sich die Schifffahrtsverhältnisse seit 1871/72 in Bezug auf die Theilnahme der Dampfer wesentlich umgestaltet haben.

Deutsche Konsulate sind, wenn wir dieselben von Norden nach Süden verfolgen, errichtet zu Pará (Belem), São Luis de Maranhão, Ceará (Fortaleza), Pernambuco (Recife), Maceió, Maroim, Bahia (São Salvador), Rio de Janeiro,

Digitized by Google

Santos, São Paulo, Campinas, São Francisco do Sul, Dona Francisca, Paranaguá, Blumenau, Desterro, Porto Alegre und Rio Grande do Sul.

Die Postverbindung nach Brasilien ꝛc. wird in folgender Weise vermittelt:

a. Durch die Schiffe der Royal Mail Steam Packet Company:

aus Berlin ..... am 7., 22., 28. jeden Monats 10 Abds. .. [1. Tag];
aus Southampton .. am 9., 24., 30. jeden Monats 2^{30} Nm. .... [3. Tag];
in Pernambuco .... am 26., 9., — jeden Monats. [20. bz. 18./19. Tag];
in Maceio ..... am — 10., — jeden Monats ... [19. bis 20. Tag];
in Bahia ..... am 28., 12., — jeden Monats..... [22. Tag];
in Rio de Janeiro .. am 31., 15., 21. jeden Monats..... [25. Tag];
in Santos ..... am 3., 18., — jeden Monats..... [28. Tag];
in Montevideo ..... am — — 27. jeden Monats ..... [30./31. Tag];
in Buenos Aires ... am — — 29. jeden Monats ..... [32./33. Tag].

b. Durch die Schiffe der Pacific Steam Navigation Company:

aus Berlin jeden 2. Montag 12^{30} Mitt. [1. Tag]; (7., 21. Juli); jeden 2. Donnerstag 10 Abds. [1. Tag]; (10., 24. Juli);
aus Liverpool jeden 2. Mittwoch [3. Tag];
aus Bordeaux ..... jeden 2. Sonnabend [3. Tag];
in Pernambuco j. 4. Sonnabend [20. Tag]; (26. Juli); ..... [17. Tag];
in Bahia jeden 4. Montag ... [22. Tag]; (28. Juli); ..... [19. Tag];
in Rio de Janeiro jeden 2. Donnerstag oder Mittwoch [25. bz. 24. Tag]; ..... [22. bz. 21. Tag];
in Montevideo jeden 2. Dienstag oder Montag ..... [30. bz. 29. Tag]; ..... [27. bz. 26. Tag].

Außerdem fährt jeden 4. Sonnabend ein Dampfer der Gesellschaft direkt von Bordeaux nach Montevideo und Buenos Aires in 23 bz. 24 Tagen.

c) durch belgische Dampfer, welche von der englischen Gesellschaft Lamport and Holt unterhalten werden:

aus Berlin .. am 30./31., 10., 20. j. M. 12^{30} Mitt. .. [1. Tag];
aus Antwerpen .. am 1., 11., 21. jeden Monats Mitt. [2. Tag];
in Rio de Janeiro am 29., 9., 19. jeden Monats..... [30. Tag];
in Montevideo .. am 4., 14., 24. jeden Monats..... [35. Tag];
in Buenos Aires . am 6., 16., 26. jeden Monats..... [37. Tag].

d) durch die Schiffe des Norddeutschen Lloyd in Bremen:

aus Berlin ..... am 9. u. 24. j. M. 12^{30} Mitt. [1. Tag]; am 13. u. 29./30. j. M. 10 Abds. [1. Tag];
aus Bremerhaven am 10. u. 25. j. M. [2. Tag];
aus Antwerpen . am..... 15. u. 1. j. M... [3. Tag];
in Bahia ..... am 5. — j. M. [27. Tag]; ..... [23. Tag];
in Rio de Janeiro am 10. — j. M. [32. Tag]; ..... [28. Tag];
in Santos .... am 13. — j. M. [35. Tag]; ..... [31. Tag];
in Montevideo.. am — 26. j. M. [33. Tag]; ..... [28. Tag];
in Buenos Aires. am — 28. j. M. [35. Tag]; ..... [30. Tag].

Digitized by Google

e) durch die Schiffe der Messageries maritimes:

aus Berlin ..... am 3. und 18. jeden Monats 10 Abds. [1. Tag];
aus Bordeaux... am 5. und 20. jeden Monats 11 Vm. [3. Tag];
in Pernambuco.. am — 6. jeden Monats ..... [19. Tag];
in Bahia..... am — 8. jeden Monats ..... [21. Tag];
in Rio de Janeiro am 25. und 11. jeden Monats [23. bz. 24. Tag];
in Montevideo... am 30. und 16. jeden Monats [28. bz. 29. Tag];
in Buenos Aires . am 1. und 17. jeden Monats [29. bz. 30. Tag].

f) durch die Schiffe der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft:

aus Berlin ... am 4., 18., 1. jeden Monats 12^{30} Mitt. [1. Tag];
aus Hamburg . am 4., 18., 1. jeden Monats Abds.... [1. Tag];
in Bahia ..... am 26., 10., — jeden Monats ..... [23. Tag];
in Rio de Janeiro am 1., 15., — jeden Monats ..... [28. Tag];
in Santos ... am 3., 17., — jeden Monats ..... [30. Tag];
in Montevideo. am — — 1. jeden Monats ..... [31. Tag];
in Buenos Aires am — — 2. jeden Monats ..... [32. Tag].

g) durch die italienischen Schiffe der Gesellschaften Lavarello und Piaggio:

aus Berlin.. am 29./30. und 13. jeden Monats 2^{30} Nm. [1. Tag];
aus Genua.. am 1. und 15. jeden Monats 6 Abds. [3. Tag];
in Montevideo am 26. und 10. jeden Monats ..... [28. Tag];
in Buenos Aires am 27. und 11. jeden Monats ..... [29. Tag].

Von den am 5. jeden Monats von New York nach Brasilien (Pará, Pernambuco, Bahia und Rio de Janeiro) abgehenden Dampfern der United States and Brazil Mail Steamship Line wird Deutscherseits zu Postzwecken kein Gebrauch gemacht.

Nach der vorstehenden Zusammenstellung ist Pernambuco der am nördlichsten belegene Hafen Brasiliens, welcher von den direkten europäisch-brasilianischen Schiffsverbindungen berührt wird. Die Postschiffe aus Europa legen viermal monatlich dort an; von Berlin erreichen die Postsendungen den Ort zwischen dem 17. und 20. Tage. Es folgen Bahia mit monatlich siebenmaliger und Rio de Janeiro mit monatlich dreizehnmaliger Postverbindung. Bahia wird von Berlin zwischen dem 19. und 27., Rio de Janeiro zwischen dem 21. und 32. Tage erreicht.

Für die brasilianischen Seehäfen wird, außer durch die oben erwähnten Dampferfahrten, ein regelmäßiger Verkehr durch Postdampfschiffe inländischer Gesellschaften unterhalten, welchen vom Staate eine jährliche Unterstützung von zusammen 6 872 000 *M.* gewährt wird. Diese Küstendampfschifffahrt erstreckt sich von Pará (Belem) im Norden bis nach Rio Grande do Sul im Süden.

Maroim erhält die Postsendungen durch diese Fahrten einmal wöchentlich von Bahia in zwei Tagen.

Nach Maceió werden die Sendungen befördert:

α. von Pernambuco monatlich 7 mal in 14 Stunden;

β. von Bahia monatlich 5 mal; bei dreien dieser Fahrten währt die Beförderungsfrist 36 Stunden, bei den beiden anderen wegen des Aufenthalts an Unterwegsorten etwa 8 Tage. Die Abfahrtszeit der Dampfer α und β ist nicht genau festgesetzt;

Digitized by Google

γ. von Rio de Janeiro durch die Brasil Post Steamer, welche Rio am 1., 10. und 20. jeden Monats verlassen und zur Reise bis Maceió 5 bis 6 Tage brauchen.

Die unter γ bezeichneten Dampfer setzen ihre Fahrt von Maceió über Pernambuco fort, nehmen dort die Korrespondenz für die nördlicher belegenen Orte Brasiliens auf und erreichen von hier aus Ceará nach 4 bis 5, São Luis de Maranhão nach 5 bis 6 und Pará nach 8 bis 9 Tagen (am 16., 24. und 4. jeden Monats). Ferner gehen nach Ceará am 1. und 15. jeden Monats Küstendampfer von Pernambuco, welche die verschiedenen kleineren Häfen anlaufen und 6 bis 7 Tage Beförderungsfrist brauchen. Pará steht auch mit Liverpool durch die Red Cross Line in direkter Verbindung; die Schiffe verlassen am 15. und 30. jeden Monats den englischen Hafen und treffen in Pará ungefähr am 12. bz. 22. des folgenden Monats ein.

Santos erhält die Postsendungen durch die direkten europäischen Postdampfer monatlich 5 mal und wird von Berlin zwischen dem 28. und 35. Tage erreicht; außerdem unterhält Santos durch regelmäßige Schiffe mit Rio de Janeiro von 5 zu 5 Tagen (am 5., 10., 15. ꝛc. jeden Monats) Postverkehr. São Paulo und Campinas stehen mit Santos in täglicher Eisenbahnverbindung.

Die der Firma Lamport & Holt in Liverpool gehörigen Küstenschiffe verlassen Rio de Janeiro am 3., 11., 17. und 25. jeden Monats, laufen Paranaguá am 5., 13., 19. und 27., Desterro einen Tag später an, treffen in Rio Grande do Sul am 8., 16., 22. und 30. jeden Monats ein und beendigen in Montevideo ihre Fahrt.

Von Desterro läuft monatlich dreimal ein Dampfer der Provinzial-Küstenlinie nach São Francisco do Sul. Letzterer Ort wird ferner monatlich einmal in jeder Richtung von den Dampfern der Intermediarlinie zwischen Rio de Janeiro und Montevideo berührt. — Für die Kolonie Dona Francisca bildet die Stadt Joinville den Anfangspunkt und Verkehrskern; dieselbe steht mit der vorbezeichneten Hafenstadt São Francisco do Sul durch größere oder kleinere Küstenfahrzeuge fast jeden Wochentag in Verbindung. Die Fahrten richten sich nach der Ebbe und Fluth. Außerdem verkehrt im Anschlusse an das Schiff der Intermediarlinie eine besondere Estafette mittels Kanoes zwischen São Francisco do Sul und Dona Francisca.

Wenn sich hiernach die Beförderungszeit für Briefe von Berlin nach Dona Francisca mit voller Sicherheit nicht angeben läßt, so ist dies hinsichtlich der nach dem Konsulate Blumenau gerichteten Postsendungen noch weniger der Fall; denn dieselbe beträgt bisweilen 5 Wochen, oft aber auch aus Anlaß der vielfach vorkommenden Unregelmäßigkeiten 2 bis 3 Monate. Den Landungshafen für Blumenau bildet die Ortschaft Itajahy am Ausflusse des Stromes gleichen Namens, der bis Gaspar (2 Stunden von Blumenau) schiffbar ist. Die Postsendungen gelangen, wie nach São Francisco, mittels der dreimal monatlich verkehrenden Provinzialdampfer von Desterro nach Itajahy und treffen in dem Flußstationsorte Gaspar nach 2 bis 3 Tagen ein. Häufig giebt der Schiffsführer die Blumenauer Postsendungen in Gaspar gar nicht ab, und ebenso häufig bleiben die Sendungen aus Blumenau in Gaspar zurück.

Porto Alegre steht mit Rio Grande do Sul durch einen Dampfer in Postverbindung, welcher 24 Stunden nach dem Eintreffen des Schiffes aus Rio de Janeiro abgeht und einer Beförderungszeit von einem Tage bedarf.

Digitized by Google

Für den Korrespondenzverkehr nach Brasilien sind die durch die englischen und französischen Schiffe hergestellten Verbindungen besonders beliebt. Die Ursache ist zumeist darin zu suchen, daß die Deutschen Schiffe eine längere Beförderungszeit brauchen, und daß die Provinzial- und Küstenschiffe nach der Ankunft der englischen und französischen Postdampfer abgelassen werden.

E. Republik Oriental del Uruguay.

Die Landesindustrie der Republik Uruguay, in welcher zu Montevideo und Paysandu Deutsche Konsulate errichtet sind, beschränkt sich auf die Roherzeugnisse der Viehzucht und den sich langsam Bahn brechenden Ackerbau. Zur Ausfuhr gelangen Wolle, Häute, Felle, Ochsen- und Kuhhörner. Die Einfuhr setzt sich aus den vielfachen Artikeln europäischer Industrie zusammen; doch hat Deutschland auch in diesem Lande an Absatz eingebüßt, weil nach dem Konsulatsberichte den vielfachen Klagen über nicht probemäßige Lieferung, zu geringes Maß ꝛc. gerade bei den aus Deutschland eingeführten Waaren die Berechtigung nicht abzusprechen war.

Im Jahre 1877 kamen 90 Deutsche Schiffe in Uruguay an.

Für Montevideo besteht durch die bei Brasilien aufgeführten Dampfschiffsfahrten eine monatlich dreizehnmalige Postverbindung mit Europa; von Berlin wird der Ort zwischen dem 26. und 35. Tage erreicht. Eine weitere Verbindung wird durch die Fahrten der Dampfschiffgesellschaft »Kosmos« wie folgt vermittelt:

aus Berlin j. 4. Sonnabend 12^{30} Mitt. [1. Tag]; j. 4. Mittwoch 12^{30} Mitt. [1. Tag];
(5. Juli, 2. August) (9. Juli, 6. August)
aus Hamburg j. 4. Sonnabend 10 Ab.[1]) [1. Tag];
aus Antwerpen ..... j. 4. Donnerstag 9 Vorm. [2. Tag];
in Montevideo ..... [34. Tag]; ..... [30. Tag].

Nach dem Konsulate Paysandu am Uruguay ist von Montevideo aus fast täglich Beförderungsgelegenheit; die Reisedauer beträgt zu Dampfschiff 36 Stunden.

F. Argentinische Republik.

In dem Einfuhrverkehr nach Argentinien nimmt Deutschland unter den europäischen Ländern die fünfte Stelle mit einem Werthbetrage von 1 738 404 Pesos fuertes (zu 4 ℳ) ein. Es wird wesentlich überragt von England und Frankreich (jedes mit mehr als 8 Millionen Pesos Einfuhrwerth), ferner von Italien und Spanien; deutsche Einfuhrartikel bilden vorzugsweise Zeugstoffe, Branntwein, Spiritus, Liqueure, Bier, Zucker, Möbel, Cigarren, Tabak, Stockfisch, Heringe, Tauwerk. Die Ausfuhr nach dem Deutschen Reiche hatte einen Werth von 1 411 571 Pesos; am meisten führte Belgien (für 14 Millionen Pesos) aus; es folgen von europäischen Ländern Frankreich, England und Italien. Nach Deutschland gelangten hauptsächlich Wolle (für mehr als 1 Million Pesos), Kuhhäute, Pferdehäute, geschmolzener Talg und Fett, Schaffelle und ähnliche Erzeugnisse.

An Deutschen Schiffen gingen in Argentinien im Jahre 1878 64 Segler und 39 Dampfer ein.

Deutsche Konsulate sind errichtet zu Buenos Aires, Cordoba, Gualeguaychú, Rosario und San Juan.

[1]) Die Abfahrt kann bis zum nächsten Tage 8 Uhr Vorm. verschoben werden.

Digitized by Google

Die Postverbindungen nach Buenos Aires — monatlich 11 mal — erhellen aus der unter Brasilien gegebenen Zusammenstellung; die Postsendungen von Berlin erreichen Buenos Aires zwischen dem 27. und 37. Tage. Im Uebrigen verkehren von Marseille, Liverpool, Antwerpen ꝛc. noch mehrfach Dampfer in bestimmten Fristen nach Buenos Aires, die fast ausschließlich dem Frachtverkehre dienen und sich bei längerer Fahrzeit zur Briefbeförderung kaum eignen.

Nach Rosario gelangen die Postsachen von Buenos Aires mittels der Dampfer auf dem Paraná, welche regelmäßig 3 bis 4 mal wöchentlich verkehren und die Fahrt in 24 Stunden zurücklegen. Dem Konsulate Cordoba werden die Sendungen von Rosario mit der Eisenbahn 3 mal wöchentlich in 12 Stunden zugeführt.

Das Konsulat für die Provinz Entre Rios, Gualeguaychú erhält die Postsendungen von Buenos Aires durch die auf dem Uruguay verkehrenden Flußdampfer wöchentlich 2 bis 3 mal in etwa 24 Stunden. Gewöhnlich kommen hier die Postsendungen 2 bis 3 Tage nach dem Eintreffen der europäischen Posten in Buenos an.

Die Korrespondenz für San Juan, Hauptstadt der an Chili angrenzenden Provinz San Juan, wird gleichfalls in Buenos Aires abgegeben und von dort auf dem Landwege in 10 Tagen der Bestimmung zugeführt.

G. Paraguay.

Eine direkte Ausfuhr von Erzeugnissen Paraguays nach Deutschland wird zwar beabsichtigt, hat aber wegen der zu niedrigen Preise der Hauptartikel, Tabak und Cedernholz, noch nicht ins Leben treten können. Dagegen wird die Einfuhr deutscher Industrieerzeugnisse in ausgedehntem Maße betrieben, und namentlich sind es Druckpapier, Druckerschwärze, Tinte, Rechnungsbücher, Solinger Eisenwaaren, Nähmaschinen, Spielwaaren und Bier, welche die gleichartigen fremdländischen Erzeugnisse hier fast ganz aus dem Felde geschlagen haben. Ausfuhrartikel bilden, außer Tabak und Cedernholz, Yerba, Rindshäute, Orangen, Sohlleder und Cigarren.

Hinsichtlich der Postbeförderung bildet Buenos Aires für das in Paraguay bestehende Deutsche Konsulat Asuncion den Eingangshafen. Die Briefe werden mittels Flußdampfers auf dem Paraná bz. Paraguay wöchentlich 2 bis 3 mal befördert und erreichen Asuncion nach 5 bis 6 Tagen. Bis jetzt hat Paraguay nur mit Argentinien einen Postvertrag abgeschlossen. Einer Mittheilung des Konsulats zufolge steht aber der Eintritt Paraguays in den Weltpostverein baldigst zu erwarten.

H. Die Falklands-Inseln.

Haupt-Stapelartikel der Falklands-Inseln ist Wolle. Die Inselgruppe bildet eine Hauptstation für die Walfischfahrer, welche hier zur Einnahme der auf den Inseln fortkommenden Kartoffeln und Gemüsearten anlegen. Getreide wird auf den baumlosen, rauhen Inseln nur selten reif. In den Jahren 1876 und 1877 legte hier je ein Deutsches Schiff an; 1878 2 Deutsche Segler.

Nach dem auf Ost-Falkland errichteten Deutschen Konsulate Port Stanley geht von Montevideo alle 6 bis 7 Wochen ein Postdampfschiff ab, dessen Fahrten mit denjenigen der englischen Postdampfer in Zusammenhang stehen.

Digitized by Google

J. Chili.

Im Jahre 1876 führte Deutschland Waaren im Werthe von 3 726 651 Pesos nach Chili ein; in Bezug auf die Einfuhr nahm das Deutsche Reich die dritte Stelle ein: England und Frankreich waren uns mit einem Einfuhrwerthe von 12⅔ bz. 7½ Millionen Pesos überlegen. An der Ausfuhr betheiligte sich Deutschland mit 1 066 509 Pesos, während England für 21⅓ Millionen, Frankreich und Peru je für 4½ Millionen und Bolivien für 2½ Millionen Waaren ausführten. — Hinsichtlich der Einfuhrartikel sind es vorzugsweise gewöhnliche Glaswaaren, Farbwaaren, Droguen, Stearinlichte, Gußstahlfabrikate, Waffen, Geschütze, wohlfeile Pianos, baumwollene und wollene Kleiderstoffe, Strümpfe und wollene Shawls, in welchen Deutschland eine Mitbewerbung siegreich besteht. Mittels der Schiffe der deutschen Dampfschifffahrtsgesellschaft »Kosmos« wurden dem deutschen Handel Sohlleder, Honig, Wachs, goldhaltige Kupfererze, silberhaltige Bleierze, Kobalt, Nickel ꝛc. zugeführt. Weizen und Gerste, die ehedem gleichfalls Ausfuhrartikel bildeten, haben in der letzten Zeit wegen geringen Ertrages nicht nach Europa verschifft werden können.

Nach der statistischen Aufstellung über den Schiffsverkehr liefen im Jahre 1875 in chilenischen Häfen 117 Deutsche Segler und 40 Deutsche Dampfer ein. Soweit Nachrichten für das Jahr 1877 vorliegen, gingen an Deutschen Schiffen zu Caldera 28, zu Valparaiso 79, darunter 24 Dampfer (1878 84, darunter 23 Dampfer), zu Coronel und Lota 26 Dampfer und 24 Segler, und zu Punta Arenas 20 Schiffe ein.

Deutsche Konsulate sind errichtet zu Caldera, Concepcion, Copiapó, Coronel, Puerto Montt, Santiago, Valdivia und Valparaiso.

Die Postverbindungen nach der Westküste Süd-Amerikas werden entweder über Colon und Panama oder durch die Magellanstraße hergestellt.

a) über Colon und Panama:

aus Berlin monatlich 7 mal ..... [1. Tag]; } vergl. unter Columbien.
in Colon monatlich 7 mal [zw. dem 24. und 33. Tage]; }
Colon-Panama mittels Eisenbahn in 3 bis 4 Stunden;
aus Panama jeden Mittwoch Abd. . [24. bis 39. Tag];
in Callao j. Freitag od. Sonnabend ... [33./34. bis 48./49. Tag];
aus Callao jeden Sonnabend und jeden Mittwoch [34. bis 49. Tag];
in Valparaiso jeden Dienstag und jeden Sonnabend [44. bis 59. Tag].

Die Dampfer laufen regelmäßig in Guayaquil, Payta, Callao, Pisco, Mollendo (Islay), Arica, Pisagua, Iquique, Cobija, Antofagasta, Caldera und Coquimbo an.

b) durch die Magellanstraße:

α. durch die Schiffe der Pacific Steam Navigation Company (vergl. unter »Brasilien« b):

aus Berlin jeden 2. Donnerstag 10 Abds. ..... [1. Tag];
(10., 24. Juli)
aus Bordeaux jeden 2. Sonnabend 11 Vorm..... [3. Tag];
in Montevideo jeden 2. Dienstag oder Montag [27. bz. 26. Tag];
über Punta Arenas
in Valparaiso nach 13 Tagen ..... [40. bz. 39. Tag];
in Callao nach weiteren 13 Tagen..... [53. bz. 52. Tag].

Digitized by Google

β. durch die Schiffe der Dampfschifffahrtgesellschaft »Kosmos« (vergl. unter Uruguay):

aus Berlin jeden 4. Sonnabend 12³⁰ Mitt. (5. Juli, 2. August) ..... [1. Tag];	jeden 4. Mittwoch 12³⁰ Mitt. [1. Tag]; (9. Juli, 6. August)
aus Hamburg jeden 4. Sonnabend, Abds. [1. Tag];	—
aus Antwerpen	jeden 4. Donnerstag 9 Vorm. [2. Tag];
in Montevideo ..... [34. Tag];	..... [30. Tag];
in Punta Arenas (Magellanstraße) [43. Tag];	..... [39. Tag];
in Corral (Valdivia) ..... [49. Tag]; (jeden 2. Monat Juli, September)	..... [45. Tag];
in Coronel..... [51. Tag];	..... [47. Tag];
in Talcahuano ..... [51. Tag]; (jeden 2. Monat August, Oktober),	..... [47. Tag];
in Valparaiso .....[54. Tag]; (5 Tage Aufenthalt)	..... [50. Tag];
in Arica..... [62. Tag];	..... [58. Tag];
in Mollendo..... [63. Tag];	..... [59. Tag];
in Callao ..... [66. Tag];	..... [62. Tag].

Nach Vorstehendem wird Valparaiso von Berlin aus über Colon-Panama wöchentlich einmal zwischen dem 44. und 59. Tage, durch die Magellanstraße mittels englischer Schiffe monatlich zweimal am 39. bz. 40. und mittels Deutscher Schiffe monatlich einmal am 50. bz. 54. Tage erreicht. Die Briefbeförderung durch die Magellanstraße mittels der englischen Schiffe möchte hiernach die größte Beschleunigung bieten.

Die Korrespondenz nach der Hauptstadt Santiago wird von Valparaiso mit der Eisenbahn befördert; zu Postzwecken werden auf der Bahn drei tägliche Züge benutzt, welche einer Beförderungszeit von 4½ bis 8 Stunden bedürfen. — Die Uebermittelung der Postsendungen nach dem Konsulate Concepcion ist auf mehrfache Weise sicher gestellt. In denjenigen Fällen, in welchen die Sendungen mit den unter bβ bezeichneten Dampfern nach Talcahuano gelangen, werden sie in diesem Hafen abgegeben und durch besondere Reitpost bz. durch die Eisenbahn der Bestimmung in kürzester Zeitfrist zugeführt. In den übrigen Fällen werden die Briefe für Concepcion auf Valparaiso geleitet und entweder mittels der achtmal monatlichen Dampfschiffsverbindung oder zu Lande nach dem Bestimmungsorte weiterbefördert. Die Landverbindung führt von Valparaiso über Curico bis Talca mit der Eisenbahn, von Talca bis Chillan täglich mit Postfuhrwerk und von Chillan bis Concepcion wieder mit der Eisenbahn (Beförderungszeit nicht ganz 4 Tage). Nach Coronol gelangen die Postsendungen von Concepcion aus mittels Personenpost täglich einmal in 4 Stunden. Coronol besitzt ferner eine monatlich achtmalige Dampfschiffsverbindung mit Valparaiso, welche von südamerikanischen und englischen Schiffen unterhalten wird; auch legen dort — und dies möchte die zweckmäßigste Verbindung gewähren — die unter bβ bezeichneten Kosmosdampfer an (Ankunft von Berlin aus am 47. bz. 51. Tage).

Für die nach Valdivia und Puerto Montt bestimmte Korrespondenz werden monatlich viermal — am 5., 12., 20. und 28. jeden Monats — südamerikanische

Digitized by Google

Dampfer von Valparaiso aus nutzbar gemacht, welche die Bestimmung in 5 bz. 6 bis 7 Tagen erreichen.

Das Konsulat Caldera wird als Haupt-Zollhafen der Provinz Atacama von sämmtlichen englischen und chilenischen Postdampfern angelaufen, welche den Verkehr zwischen dem Isthmus von Panama bz. Callao und Valparaiso vermitteln. Die Beförderungsfrist beträgt von Valparaiso bis Caldera 2 bis 3, von Panama bis Caldera 15 bis 20 und von Callao bis Caldera 7 bis 8 Tage. Nach Copiapó wird der Postverkehr von Caldera aus auf der 82 km langen Eisenbahn täglich in 2 Stunden vermittelt.

K. Bolivia.

Statistische Angaben über die Einfuhr nach Bolivia, welche größtentheils über Peru (Arica und Tacna) erfolgt, sind nicht vorhanden. Nach einer Schätzung ist Großbritannien an der Einfuhr mit $3^1/_{10}$, Frankreich mit $1^9/_{10}$ und Deutschland mit $1^6/_{10}$ Millionen Bolivianos (1 = 4,05 ℳ) betheiligt. Die Ausfuhr setzt sich vorzugsweise aus Silber, Silbererz, Kupferbarilla, Chinarinde, Alpacawolle, Zinnbarilla, Zinn in Barren, Wismuth, Baumwolle, Tabak, Chinchillafellen und Häuten zusammen. In welchem Umfange Deutschland an dieser Ausfuhr Theil hat, darüber fehlt jede Angabe.

Wenngleich Bolivia eigene Häfen besitzt, so werden die Postsendungen aus Europa nach diesem Lande doch gewöhnlich in dem peruanischen Hafen Arica ausgeliefert. Von Arica, wo die Sendungen für das in Bolivia bestehende Deutsche Konsulat Cochabamba mittels Schiffes von Panama bz. Callao gewöhnlich Mittwochs und Sonnabends eintreffen, werden dieselben noch am nämlichen Tage auf der 39 engl. Meilen langen Eisenbahn nach Tacna und von hier am Donnerstag jeder Woche durch einen berittenen Postillon, correo, mit einem Pack-Maulthiere nach La Paz weiterbefördert. In La Paz kommt die Post den folgenden Dienstag Nachmittag, während der Regenzeit bisweilen erst am Mittwoch an. Am folgenden Freitag werden die Sendungen durch einen berittenen Postillon nach Oruro und von dort am Montag nach Cochabamba gesandt, wo sie, je nach dem Wetter und der Wegebeschaffenheit, Mittwochs bis Freitags anlangen. Von Arica bis Cochabamba sind die Postsachen hiernach 15 bis 17 Tage unterwegs; rechnet man hierzu die kürzeste Beförderungszeit von Berlin über St. Nazaire und Panama nach Arica mit 38 bis 42 Tagen, so kann eine Postsendung von Berlin im günstigsten Falle nach 53 bis 59 Tagen in Cochabamba ankommen; in der Regel wird die Beförderungszeit einige Tage mehr betragen.

L. Peru.

Die Einfuhr deutscher Waaren nach Peru wird vornehmlich durch die Dampfer der Hamburger Kosmoslinie vermittelt. Bemerkenswerth ist, daß nach Iquique in den letzten Jahren Schiffsladungen westfälischer Kohle befördert worden sind. Die meisten Waaren werden auch nach diesem Lande von England eingeführt; Deutschland nimmt mit seiner Einfuhr die dritte Stelle, hinter Frankreich, ein. Das nämliche Verhältniß waltet bezüglich der Ausfuhr ob. Ausfuhrartikel nach Deutschland bildeten namentlich Erze, Salpeter, Zucker, Wein, Häute, Baumwolle, Tabak, Steinnüsse, Zink und Kakao.

Digitized by Google

An Deutschen Schiffen gingen im Jahre 1877 in Callao 32 Segler und 12 Dampfer, in Arequipa außer den Kosmosdampfern 3 Segler und in Iquique 38 Schiffe ein.

Deutsche Konsulate bestehen zu Lima, Arequipa, Islay, Callao, Iquique, Tacna und Arica.

Nach den bei Chili enthaltenen Zusammenstellungen kann der Weg durch die Magellanstraße wegen Länge der Beförderungsdauer für Peru kaum in Betracht kommen.

Den Haupteingangshafen für Peru bildet der Konsulatsort Callao. Briefe von Berlin können auf dem Wege über St. Nazaire und Colon dort bereits am 33./34. Tage eintreffen. Nach Lima erfolgt die Weitersendung ohne Verzug mit der Eisenbahn.

Die Postsendungen für Arequipa werden mittels Dampfers bis zum Hafen Mollendo befördert, von wo dieselben gewöhnlich am Tage nach der Ankunft auf der 107 englische Meilen langen Eisenbahn nach Arequipa gelangen. Im Durchschnitt kommen die mittels englischer Schiffe beförderten Briefe aus Berlin nach 38 bis 39 Tagen in Arequipa an.

Die Konsulate Islay, Arica und Iquique beziehen die Postsendungen durch Vermittelung der regelmäßig dort anlegenden Dampfer, welche den Anschluß an die Schiffe aus Europa in Panama herstellen. Die Ankunft erfolgt in Islay 3, in Arica 4 und in Iquique 5 Tage nach dem Abgange von Callao. Dem Konsulate Tacna wird die Korrespondenz vom Eingangshafen Arica zugeführt. Beide Orte sind durch eine Eisenbahn verbunden, auf welcher der täglich verkehrende Zug den Weg in zwei Stunden zurücklegt.

M. Ecuador.

Haupterzeugniß Ecuadors ist der Kakao. Bei einem Ausfuhrwerthe sämmtlicher Erzeugnisse von 3 928 468 Pesos betrug 1876 der Werth des ausgeführten Kakaos allein 3 145 120 Pesos; es folgen Kaffee, Chinarinde, Kautschuck, Strohhüte, Sohlleder, Baumwolle, Steinnüsse und Orseille. Im Jahre 1876 ging etwa der 50. Theil des ausgeführten Kakaos nach Deutschland. Ueber die Einfuhr fehlen uns die bezüglichen Zahlenangaben.

In Guayaquil, dem Deutschen Konsulatsorte Ecuadors, verkehrten im Jahre 1877 18 Deutsche Schiffe.

Guayaquil erhält die Postsendungen mittels der mehrerwähnten, wöchentlich fahrenden Anschlußdampfer von Panama; die Beförderungsfrist von Panama bis Guayaquil währt 3 Tage.

IV. Australien.

Bevor wir auf die Verhältnisse der einzelnen Kolonien und Inseln näher eingehen, sei der Postverbindungen gedacht, durch welche die Postsendungen aus Europa den Hauptorten in Australien zugeführt werden. Diese Postbeförderung findet entweder über Brindisi (bz. Triest) und Suez oder über New York und San Francisco statt.

Digitized by Google

a. Beförderung über Brindisi und Suez.

α. Durch Schiffe der Peninsular and Oriental Steam Navigation Company, von Point de Galle ab:

aus Berlin jeden 4. Freitag 2^{30} Nachmittags ..... [1. Tag];
(4. Juli, 1. August)
in Point de Galle jeden 4. Sonnabend 8 Abends ..... [23. Tag];
aus Point de Galle jeden 4. Sonntag ..... [24. Tag];
in King Georges Sound jeden 4. Montag ..... [39. Tag];
in Adelaide jeden 4. Sonnabend 8 Abends..... [44. Tag];
in Melbourne jeden 4. Dienstag 9 Vormittags ..... [47. Tag];
in Sydney (Landweg) 40 Stunden später..... [48. bis 49. Tag];
in Sydney (Seeweg) jeden 4. Freitag ..... [50. Tag].

Nach den bisherigen Erfahrungen wird die planmäßige Zeit von den Schiffen fast in keinem Falle gebraucht; vielmehr betrug im Jahre 1877 die Fahrtdauer von Galle bis Melbourne, statt 23½ Tage, nur 17 Tage 10 Stunden bis höchstens 22 Tage 22 Stunden. Für die Ueberkunft von London bis Melbourne waren im Durchschnitt 42 Tage erforderlich.

β. Durch die Schiffe der Eastern and Australian Mail Steamship Company, von Singapore ab:

aus Berlin jeden 4. Freitag 2^{30} Nm. (18. Juli, 15. August) [1. Tag];
in Singapore jeden 4. Montag ..... [32. Tag];
aus Singapore jeden 4. Dienstag 1 Nm..... [33. Tag];
in Brisbane jeden 4. Montag 7 früh ..... [53. Tag];
in Sydney jeden 4. Freitag ..... [57. Tag];
in Melbourne (Landweg) 40 Stunden später..... [59. Tag];
in Melbourne (Seeweg) jeden 4. Montag..... [60. Tag].

An dieser Beförderungszeit ist in der Regel nicht gespart worden; dieselbe wird vielmehr bisweilen um 1 bis 2 Tage überschritten. Im Durchschnitt hat im Jahre 1877 ein Brief von London nach Brisbane zur Ueberkunft eines Zeitraumes von 52 Tagen 1½ Stunden bedurft.

b. Beförderung über New York und San Francisco, 4 wöchentliche Verbindung; von San Francisco mit Schiffen der Pacific Mail Steamship Company:

aus Berlin jeden 4. Mittwoch 12^{30} Mitt. (16. Juli,
13. August) ..... [1. Tag];
aus Queenstown jeden 4. Freitag 3^{30} Nachm. ..... [3. Tag];
in New York jeden 4. Montag ..... [13. Tag];
aus New York jeden 4. Montag ..... [13. Tag];
in San Francisco jeden 4. Montag..... [20. Tag];
aus San Francisco jeden 4. Montag..... [20. Tag];
in Honolulu jeden 4. Mittwoch ..... [29. Tag];
in Auckland jeden 4. Mittwoch..... [43. Tag];
in Sydney jeden 4. Montag ..... [48. Tag];
in Melbourne (Landweg) 40 Stunden später..... [50. Tag];
in Melbourne (Seeweg) jeden 4. Donnerstag..... [51. Tag].

Selbstredend können zur Beförderung nach New York auch die den Anschluß erreichenden Deutschen Schiffe von Bremerhaven bz. Hamburg aus benutzt werden; in

Digitized by Google

solchem Falle sind jedoch die Sendungen schon 4 bz. 8 Tage früher aus Berlin abzusenden.

Gewöhnlich kommen die Postdampfer in Sydney nicht zur festgesetzten Zeit an, sondern versäumen 1 bis 2 Tage und mehr. Im Durchschnitt hat die Beförderung von London bis Sydney im Jahre 1877 50⅓ Tage in Anspruch genommen.

1. Festland Australien.

A. Victoria.

Nach der Statistik über den Handel und Verkehr der Kolonie Victoria unterhält dieselbe mit anderen europäischen Ländern als mit Großbritannien keinen nennenswerthen direkten Handelsverkehr. England führt ganz erhebliche Mengen an Wolle, Talg, präservirtem Fleisch, Leder, Spießglanzerz und Borke aus. Ein direkter Schiffsverkehr mit Deutschland hat im Jahre 1876 nicht stattgefunden; an dem dortigen Frachtverkehre nahmen 9 (1878: 18) Deutsche Segelschiffe Theil; auf Tasmanien legte im Jahre 1877 ein Deutsches Segelschiff an.

Das Deutsche Konsulat zu Melbourne empfängt die Postsendungen über Point de Galle und Singapore in 14tägigen Fristen am 47. bz. 59. Tage und über San Francisco in 4wöchentlichen Fristen am 50. Tage.

B. Neu-Südwales.

Für das Haupterzeugniß von Neu-Südwales, Wolle, bildet London gleichfalls den alleinigen Stapelplatz in Europa. Sonstige Ausfuhrartikel sind Gold in Münze und Barren, Steinkohle, Zinn, Kupfer, präservirtes Fleisch. Nach England ging 1876 ein Ausfuhrwerth von 5%, nach britischen Kolonien von 6¾ Millionen und nach fremden Ländern von 448 000 Pfd. Sterl. Ein ähnliches Verhältniß waltet hinsichtlich der Einfuhr ob, welche alle möglichen Erzeugnisse umfaßt.

Im Jahre 1877 liefen bei einem Schiffsverkehr von etwa 2300 Schiffen 33 Deutsche Schiffe in den Häfen von Sydney und Newcastle ein. An diesen beiden Orten bestehen Deutsche Konsulate.

In Sydney treffen die Postsendungen aus Berlin in 14tägigen Fristen über Point de Galle bz. Singapore am 49. bz. 57. Tage, über San Francisco in 4wöchentlichen Fristen am 48. Tage ein. Newcastle, die Hauptkohlenstation in Neu-Südwales, erhält die Postsendungen täglich von dem nur 70 englische Meilen entfernten Sydney mittels Dampfschiffes.

C. Queensland.

Hinsichtlich der Ein- und Ausfuhr walten für Queensland die nämlichen Verhältnisse wie für Neu-Südwales ob. Die Einfuhr erreichte im Jahre 1876 einen Werth von 3%, die Ausfuhr von fast 3% Millionen Pfd. Sterl. Ausgeführt wurden vorzugsweise Gold, Wolle, Kupfer, Zinn und Fleisch. Die Kolonie wurde 1876 von nur einem Deutschen Schiffe besucht.

Die Postsendungen für das Deutsche Konsulat Brisbane, welche mittels der Verbindung a α nach Melbourne Beförderung erhalten, werden von letzterem Platze dem Bestimmungsorte in 7 Tagen 13 Stunden zugeführt und kommen daher von Berlin planmäßig am 54. Tage, in der Regel jedoch mehrere Tage früher an;

Google

durch die Verbindung a β gelangt ein Brief von Berlin nach Brisbane am 53. und auf dem Wege über San Francisco am 51. Tage.

D. Süd- und Westaustralien.

Der jüngste uns vorliegende Handelsbericht für Südaustralien, in welchem zu Adelaide und Port Adelaide Deutsche Konsulate errichtet sind, stammt aus dem Jahre 1874. Nach demselben ist Deutschland an dem dortigen Handel nicht betheiligt; im Uebrigen bestehen hinsichtlich der Erzeugnisse und Handelsbeziehungen die vorerwähnten Verhältnisse. An dem Schiffsverkehre nahmen 1874 8 Deutsche Schiffe Theil.

Port Adelaide erhält seine Postverbindung durch die unter a α bezeichneten Fahrten von Berlin am 44. Tage. Adelaide ist mit Port Adelaide durch eine 7 englische Meilen lange Eisenbahn verbunden.

Obgleich Westaustralien kein Deutsches Konsulat besitzt, so finde hier doch die Bemerkung Platz, daß die unter a α aufgeführten Fahrten Albany (King George's Sound) an der Südküste Westaustraliens anlaufen, und daß die Postsendungen der nur 5000 Bewohner zählenden Hauptstadt Perth von Albany aus auf dem 250 englische Meilen langen Landwege zugeführt werden.

2. Neu-Seeland.

Deutsche Konsulate bestehen zu Auckland, Christchurch, Dunedin, Nelson und Wellington.

Der Werth der Ein- und Ausfuhr dieses Landes ist von Jahr zu Jahr im Steigen begriffen und hat im Jahre 1877 6 973 418 bz. 6 327 472 Pfd. Sterl. betragen. Zu bedauern ist nur, daß der deutsche Handel so äußerst wenig Theil daran nimmt, denn direkte Schifffahrt hat längst aufgehört sich zu lohnen. In den Einfuhrlisten erscheinen die deutschen Waaren als britische, und es ist schwierig, ihren Werth auch nur annähernd anzugeben. Kurz- und Galanteriewaaren, Cigarren, musikalische Instrumente, Sämereien, Hopfen und Mobilien aus Deutschland werden durch Londoner Agenten vielfach bezogen; dieser indirekte Bezug findet nach dem Konsulatsberichte seine Erklärung darin, daß der deutsche Fabrikant oder Kaufmann die überseeischen Häuser nicht immer reell bediene.

In den Goldgruben Neu-Seelands wurde im Jahre 1877 ein Ertrag von 369 012 Unzen im Werthe von 1 484 574 Pfd. Sterl. erzielt, die Ausfuhr an Wolle betrug 64$\frac{1}{2}$ Millionen Pfund im Werthe von 3 658 938 Pfd. Sterl.

Zu Port Littleton verkehrten 1877 6 und zu Wellington 2 Deutsche Schiffe.

Wir haben bereits früher gesehen, daß die Korrespondenz aus Berlin auf dem Wege über San Francisco in Auckland am 43. Tage eintrifft. Hier schließen sich Kolonial-Dampfer an, welche die Post nach den übrigen neuseeländischen Häfen in folgender Weise bringen.

aus Berlin alle 4 Wochen ..... [1. Tag];
über San Francisco;
in Auckland (Konsulat) ..... [43. Tag];
in Nelson (Konsulat) ..... [45. Tag];
in Wellington (Konsulat) ..... [46. Tag];
in Lyttleton ..... [47. Tag];
in Port Chalmers ..... [48. Tag].

Digitized by Google

Die zweite Verbindung von Europa nach Neu-Seeland wird im Anschlusse an die unter aα aufgeführten Fahrten durch die Dampfer der Mc Meckan Blackwood Company vermittelt:

aus Berlin jeden 4. Freitag 2^{30} Nm. ..... [1. Tag];
(4. Juli, 1. August);
in Melbourne jeden 4. Dienstag 9 Vm. ..... [47. Tag];
in Bluff jeden 4. Montag ..... [53. Tag];
in Port Chalmers jeden 4. Dienstag ..... [54. Tag];
in Lyttleton jeden 4. Donnerstag ..... [56. Tag];
in Wellington jeden 4. Freitag ..... [57. Tag].

Bei dieser erheblich langsameren Verbindung erhalten Nelson und Auckland die Postsendungen von Wellington aus in 1 bz. 3 Tagen, also von Berlin am 58. bz. 60. Tage. Der Weg über Suez wird wegen der Höhe des Portos und der Dauer der Beförderungszeit für Neu-Seeland in äußerst geringem Maße benutzt.

Lyttleton ist mit Christchurch und Port Chalmers mit Dunedin durch Eisenbahn verbunden; auf den Bahnstrecken verkehren in jeder Richtung täglich 9 bz. 8 Züge, die 25 bis 30 Minuten Fahrzeit brauchen.

3. Polynesien.

A. Neu-Caledonien.

Auf dieser, der französischen Republik zugehörigen Inselgruppe wird zwar ein Deutsches Konsulat nicht unterhalten; bei dem großen Interesse, welches diese Strafkolonie in Anspruch nimmt, sei jedoch erwähnt, daß die Hauptstadt Numea seit dem 1. Januar 1879 eine monatlich zweimalige Postverbindung mit Sydney besitzt, und daß die Korrespondenzbeförderung abwechselnd über Brindisi und über San Francisco von Frankreich aus erfolgt.

B. Die Fidschi-Inseln.

Diese Gruppe, welche gegen Ende 1874 an England abgetreten ist, umfaßt über 200 Inseln, von welchen beinahe 100 bewohnt sind. Die Ausfuhr einheimischer Erzeugnisse ruht fast ganz in den Händen deutscher und chinesischer Kaufleute. Kokosnußbäume bilden hier augenblicklich die beste Gewinnquelle; getrocknete Kokosnüsse (Kopra) gehen in großen Mengen nach Hamburg und London. Andere Ausfuhrartikel sind Tripang, Schildpatt, Perlmutterschalen und Zucker; Baumwolle wird nur noch auf wenigen Plantagen gebaut. Im Jahre 1876 befanden sich unter den in dem Konsulatsorte Levuka eingegangenen 72 Schiffen 6 Deutsche; in der Zeit vom 1. Januar 1876 bis Anfang Dezember 1878 gingen 44 Deutsche Schiffe ein.

Die Postverbindung erhält Levuka durch ein alle vier Wochen im Anschlusse an die europäischen Posten von Sydney abgehendes Dampfschiff; ferner verkehrt zwischen Melbourne und Levuka alle 4 bis 6 Wochen ein Dampfer.

C. Die Samoa- und Tonga-Inseln
(Schiffer- und Freundschafts-Inseln).

Der Handel auf dieser Inselgruppe ruht fast ausschließlich in den Händen deutscher Kaufleute, die hier große Handelshäuser und umfangreiche Pflanzungen

besitzen. Von Deutschen wurde im Jahre 1877 für 311 855 Dollars, von Nichtdeutschen für 85 000 Dollars Werth eingeführt; in entsprechender Weise führten Deutsche für 554 200 Dollars, Nichtdeutsche für 71 650 Dollars Waaren aus. Ausfuhrartikel sind vorzugsweise Kopra und Baumwolle. Im Jahre 1877 gingen in Apia, dem Deutschen Konsulatsorte der Gruppe, 57 Deutsche und 63 nichtdeutsche Schiffe (darunter 3 Missionsschiffe) ein. Außerdem vermitteln fünf, deutschen Kaufleuten gehörige Küstenfahrzeuge den Verkehr.

Nach Apia besteht einstweilen noch keine regelmäßige Postverbindung. Die für diesen Ort bestimmten Briefe sind auf Sydney, Auckland oder Honolulu zur gelegentlichen Weiterbeförderung zu leiten oder den vielfach von Hamburg direkt nach Apia verkehrenden Deutschen Schiffen mitzugeben.

D. Die Gesellschafts-Inseln (unter französischem Schutz).

Nach dem Berichte des Deutschen Konsulats zu Papeete (Tahiti) betrug der Ausfuhrwerth dieser Gruppe im Jahre 1877 1 849 400 Mark, wovon für 822 510 Mark Baumwolle, Baumwollsamen, Perlmutterschalen und Kopra unmittelbar nach Hamburg gingen. Nach den Vereinigten Staaten von Amerika wurden für 390 600 Mark Waaren ausgeführt: außer den vorgenannten Artikeln insbesondere Apfelsinen, Fungus (Schwämme), Citronensaft und Kaffee. 35 Deutsche Schiffe verkehrten 1877 im Hafen.

Für das Konsulat Papeete wird die Postverbindung mit San Francisco durch Segelschiffe unterhalten, welche am 1. jeden Monats aus San Francisco abfahren, Taiohae auf den Marquesas-Inseln anlaufen und zur Fahrt bis Papeete etwa 30 Tage brauchen. Bei gutem Anschlusse in San Francisco können Briefe von Berlin nach Papeete in etwa 50 bis 55 Tagen gelangen.

E. Die Hawaiischen Inseln (Sandwichs-Inseln).

Im Jahre 1877 kamen drei unter hawaiischer Flagge fahrende Schiffe von Bremen mit Ladungen im Werthe von 203 491 Dollars dort an. Die Waaren bestanden zum größten Theile aus Manufakten deutschen, englischen und französischen Ursprungs; der Werth der deutschen Waaren allein läßt sich nicht ermitteln. Ein hawaiisches Schiff ging mit einer Werthladung von 59 558 Dollars nach Bremen; die Ladung bestand vorzugsweise aus Ochsenhäuten, Talg und Wolle. Größere Mengen Wolle wurden über San Francisco nach Deutschland versandt. Sonstige Ausfuhrartikel sind noch Zucker, Melasse, Reis, Erdnüsse, Kaffee und Erzeugnisse des Walfischfanges. — Zwei Deutsche Schiffe kamen im Jahre 1877 nach Honolulu, dem Deutschen Konsulatsorte des Königreiches.

Honolulu erhält die Postsendungen aus Europa in vierwöchentlichen Fristen, von Berlin am 29. Tage, mittels der Verbindung über San Francisco (vergl. IV b).

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google